Елена Серебровская

От полюса к полюсу

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Книга Елены Серебровской посвящена жизни и деятельности замечательного советского географа, исследователя полярных районов Земли (Арктики и Антарктики), Героя Советского Союза, доктора географических наук Михаила Михайловича Сомова. М. М. Сомов показан всесторонне: как ученый и человек, умеющий сплачивать коллективы, и как гражданин и коммунист, ни на миг не забывающий об интересах дела и интересах Родины в самом высоком смысле слова.

•

Замечательные географы и путешественники
(Жизнь и деятельность М. М. Сомова)

Введение

Ряды дощатых и металлических контейнеров, ящики. Где-то подальше виднеются каменные, на

высоких фундаментах, пакгаузы, портовые службы. Контейнеры, грузы образуют неширокие

улицы, по которым то и дело снуют грузовики, автобусы, легковые машины.

Йодистое, солоноватое дыхание моря доносится издали, от самых входных ворот Ленинградского

морского торгового порта. За складами и аккуратно сложенными штабелями грузов торчат толстые

трубы океанских лайнеров, тонкие металлические мачты. Вьются по ветру флаги различных

держав.

Сегодня на календаре — 8 мая 1975 года.

— Кто тут встречать Михаила Сомова? — говорит, стоя на ступеньке небольшого служебного

автобуса, сотрудник Арктического и

Антарктического

научно-

исследовательского института. —

Садитесь, подвезем к причалу.

Встречать Михаила Михайловича Сомова? Но кто не знает, что с 30 декабря 1973 года его уже больше нет среди нас! Однако вспомним, что мы — в порту. Товарищ произнес название корабля, только в устной речи разве уловишь кавычки! Научно-экспедиционное судно ледокольного типа, дизель-электроход «Михаил Сомов» вернулся из первого своего рейса в Антарктику.

На причале людно. Больше всего здесь женщин с детьми. Многие принаряжены, красиво причесаны. Сегодня холодно, дует ледяной ветер, а на них — изящные туфельки, в руках — свежие розы, гвоздики, тюльпаны, сирень. Так встречают любимых певцов, прима-балерин и полярников... Нет, полярников — куда горячее! Сколько нежности накоплено за пробежавший год! Как трудно сдержать свои чувства, дождаться

приезда домой! У трапа проверяют документы: на корабле еще заканчиваются таможенные процедуры. Сквозь толпу детей и женщин продвигаются товарищи из дирекции института, они поднимаются по трапу в числе первых.

М. М. Сомов. Фото А. Кочеткова

На «рафике» подъехала группа журналистов из радио, ТАСС, газет. Во главе их — не слишком-то рослый, но чрезвычайно энергичный, черноглазый и уже до белизны седой Матвей Фролов из «Последних известий». Сколько раз брал он интервью у самого Михаила Михайловича! Сейчас Фролов проведет пресс-конференцию на борту корабля после его первого рейса в Антарктику.

[image]

На нижней и верхней палубах то и дело появляются бородатые молодые люди из команды и из состава экспедиции (они все тут больше молодые). Переговариваются с близкими, стоящими на берегу. К трапу вышел на минуту капитан корабля Михаил Ермолаевич Михайлов. Загорелый, чуть рыжеватый, обдутый всеми ветрами и все же еще молодой «морской волк». Это он вместе с директором ААНИИ, доктором географических наук Алексеем Федоровичем Трешниковым (ныне — член-корреспондент АН СССР) в числе других «вызволял» из зимнего ледового плена могучую «Обь», дрейфовавшую три месяца у берегов Антарктиды. И этот первый рейс прошел неплохо: команда и сам новый корабль выдержали экзамен.

Могучие борта корабля тянутся и тянутся вдоль причала, пока не выйдешь к немного приподнятому форштевню, к плавно выгнутым «скулам» судна. По пути домой корабль готовился к этой встрече, его подкрашивали. И все-таки видно, что черная краска на «скулах» чуть пообтерлась во

льдах. Корпус молодого судна
крепок, даже могуч, он такой же,
каким мы видели его в
днепровском ковше Херсонского
судостроительного завода. Флагман
научной антарктической флотилии
нашей страны только начал свой
трудовой путь.

Научно-экспедиционное судно «Михаил Сомов»

Какую же надо прожить жизнь, чтобы имя твое осталось на борту корабля? И притом корабля,

который ходит в самые дальние, самые опасные рейсы, месяцами скользя по отнюдь не спокойной

выпуклой водной поверхности планеты? Каким надо быть человеком, каким сым своей Родины,

чтобы оставшиеся после тебя на земле товарищи захотели сохранить тебя рядом хотя бы таким

путем? Что вспоминают они, глядя на имя своего корабля? На портрет, висящий в кают-компании,

с которого смотрит, слегка прищурясь в улыбке, добрый и сильный лобастый человек в каком-то

серебристом антарктическом одеянии, — а любил-то он ходить там больше в кожаной коричневой

куртке!

Ответы на эти вопросы мы попытаемся дать, хотя бы очень коротко, в этой маленькой книжке.

О север, север-чародей,
Иль я тобою околдован?
Ф. Тютчев

1. Путешествие на север

«Откуда русская земля стала есть?» — спрашиваем мы, заранее преисполненные

сыновней любви и уважения к ней. И углубляемся в далекие от нас столетия, отыскивая

там корни тех могучих стволов, что дали сегодня огромную

широкошумную крону.

На вопрос, как и где вырос и воспитался замечательный человек, отвечаешь не всегда

однозначно. Человека растит семья, но характер его формируется подчас и вопреки семье,

в борьбе против условий своей жизни. Так или иначе, но любой человек всегда — сын

своего общества и своего времени. И если успел он за короткую человеческую жизнь

оставить на земле заметней, яркий след, законным становится и наш интерес к его детству,

отрочеству, молодости. В них есть и случайное, прощедшее бесследно. Но есть и зерна

будущего, начальные элементы таких свойств характера, из которых выросла его

гражданская сила, развились обаятельные черты его характера.

Седьмого апреля 1908 года в московской интеллигентской семье родился третий ребенок,

мальчик с копной золотистых локонов. Ему были рады, его раннее детство прошло

безмятежно.

Для родителей, однако, благополучие детей стоило немалых усилий. Глава семьи, Михаил

Павлович Сомов, женился, будучи студентом естественного отделения физико-

математического факультета Московского университета. Как он жил в те годы, можно

судить по тому, что однажды на экзаменах с ним случился глубокий обморок и врачи

заподозрили туберкулез. Мать, жившая в Тамбове, собрала необходимые средства, и

Михаил с женой и крохотной дочкой выехал в Ниццу. За два года жизни на юге Франции

здоровье его наладилось. Время не пропало даром — вблизи Ниццы в Виллафранке

находилась научная биологическая станция. Михаил Павлович работал там,

совершенствуя знания по ихтиологии и рыбоводству.

Домой они вернулись в бурном 1905 году. Летом Михаил Павлович стал работать ночным

корректором в типографии издательства В. М. Саблина, а днем преподавал географию в

частной средней школе братьев Мансфельд и давал частные

уроки. Занимался также

литературными переводами с немецкого и французского.

Литературного труда не чужда была и жена Михаила Павловича Елена Николаевна, в

девичестве Шатова. Бабка ее, урожденная Софи Данзас, являлась племянницей друга и

секунданта Пушкина Константина Данзаса. Любовь к художественному слову в их семье

была традиционной. Елена Николаевна передала ее впоследствии и сыну, который вырос

очень восприимчивым к красоте в природе и искусстве и сам умел рассказывать на

редкость живо, образно и эмоционально.

После поражения революции в ноябре издательство Саблина закрыли, школу, где

преподавал Сомов, — тоже. Он счел за благо уехать в Тамбов, где стал работать

секретарем редакции, репортером и фельетонистом газеты «Тамбовский голос».

Пайщиками этой газеты состояла группа местных адвокатов и земцев — три кадета, один

народный социалист и большевик М. С. Яковлев. Эту газету, как и другие прогрессивные

издания, власти не раз запрещали в 1905 и 1906 годах, а в январе 1907 года закрыли

окончательно, М. П. Сомова привлекали к суду по поводу бытовых и политических

фельетонов.

Летом того же года Михаил Павлович блестяще сдал государственные экзамены и был

оставлен при кафедре университета. Но вскоре департамент полиции лишил его права

преподавания «навсегда», и он был из университета уволен.

Литературные занятия он не оставил и позднее, когда вернулся с семьей в Москву, где

родился сын Михаил. В журнале «Северное сияние» за 1909 год публикуется ряд научно-

популярных статей Михаила Павловича. Однако содержать семью, имея трех детей, дело

не простое. Надо было совершенствовать знания по специальности. В 1910 году он

получил возможность поехать на два года в Берлин, где занимался у специалистов по

рыбоводству. Семью на это время Михаил Павлович снова

перевез в Тамбов.

Потом — Петербург, квартира на Зверинской улице. Дети росли, жизнь, казалось,

налаживалась. Но вскоре разразилась мировая война. В Петербурге возникли затруднения

с продовольствием, пришлось жену и детей снова отправить в Тамбов.

Потом наступили бурные дни 1917 года. В России начались необычные, неслыханные

перемены. Власть перешла в руки народа. И в такое время уехать из Питера? Нет! Михаил

Павлович сидел на хлебе и кипятке, участвовал в работе «Комитета бедноты» — органа

самоуправления, который занимался делами их жилого участка. Разбирали вопросы,

возникавшие в это сложное время у жильцов, устраивали ночные дежурства по охране

домов (в ту пору расплодились всякого рода банды грабителей)... Работал в школе

учителем естествознания, одно время бесплатно: часть педагогов после летних каникул

1918 года не возвратилась, это смахивало на саботаж, и зарплату учителям временно не

платили. Но среди учительства нашлись и те, кто понимал острую необходимость их труда

именно в такое, особенное время. Михаил Павлович Сомов был из таких.

Память Михаила Михайловича сохранила очень мало эпизодов детства. Прогулки в

сквере на углу Большого проспекта и Церковной улицы (ныне улицы Блохина).

Удовольствие — брать препятствия, взбегать по лестнице на второй этаж. Отец приучал к

труду. Не только к изучению иностранных языков, но и к обращению с молотком и.

стамеской. Еще в дошкольном возрасте приходил знакомый столяр, учил мальчика

работать.

Лучше запомнилась Ропша: там, в бывшем царском имении, имелись отличные пруды,

нуждавшиеся в рыбоводе. Трудился отец, трудились и дети. Старшая дочь, подросток

пятнадцати лет, стала работать скотницей, а Миша конюхом. Вместе с другими

мальчишками гонял лошадей в ночное, купал их, кормил, чистил конюшни.

Жизнь не проходила мимо — дети подчас становились свидетелями острых эпизодов

гражданской войны.

Врезался в память тот мрачный день, когда отряд белых гнал на расстрел молодого

матроса-большевика, раненого юношу в тельняшке. Правая брючина была разорвана на

бедре и намокла от кровоточащей раны. Парень прихрамывал, но голову держал высоко.

Сбоку шел пьяный унтер, что-то кричавший и даже смеявшийся.

Миша вышел на улицу, увидел их и понял: сейчас произойдет что-то ужасное, надо

увести подальше сестер. И стал уговаривать Леночку и Наташу уйти в парк, на прогулку.

Хитрым Миша не был и в дальнейшем не стал, любопытная Наташа сразу поняла его

наивную уловку и не ушла. Расправа над красным матросом произошла поблизости. Но

зло способно сломить только слабые души. Души же сильные этим горьким путем

получают закалку. Их протест против зла становится только сильней.

Детям следовало учиться. Где? Жизнь была не устроена, все бурлило. Сомовы поместили

детей в ближайшую школу-интернат Путиловского завода. В субботу ребята,

изголодавшиеся и отощавшие, шли пешком домой, в Ропшу. Иногда отец привозил им в

интернат мешок картошки. Варила ее старшая дочь Наташа, и тогда пировал весь

интернат, а дальше снова жили впроголодь.

Потом семья перебралась в Москву. В 1926 году Миша окончил среднюю школу. Работал

где придется. Тихоокеанский институт рыбного хозяйства пригласил в 1928 году Михаила

Павловича во Владивосток на должность заместителя директора по научной работе, и

семья переехала туда.

Сомов-старший любил сына безгранично, но никогда не проявлял по отношению к нему

чрезмерной опеки, не облегчал его жизни. В каждом из своих

детей Михаил Павлович

уважал личность, а она, как известно, в тепличных условиях не формируется, ей нужны

суровые ветры Жизни, неожиданные испытания и проверки.

В 1929 году Миша стал работать токарем по металлу в механических мастерских

Дальневосточного университета, мастерить судовые лебедки. Осенью того же года

наступил на первый курс механического факультета Дальневосточного политехнического

института.

Дальний Восток сыграл важную роль в его судьбе — здесь он влюбился в море.

«Маркизову лужу» под Питером нельзя было даже сравнить с грозной, живой красотой

сине-зеленого Тихого океана. Огромная масса воды заполняла все пространство перед

глазами. Она могла причинять людям беды, но умелым подчинялась — несла в далекую

даль их корабли, кормила и радовала. А какое наслаждение — принять вызов такого

могучего противника, справиться с ним, покорить и превратить в помощника, друга. Да,

конечно, он станет кораблестроителем!

В 1931 году Михаил Павлович уехал с семьей в Москву. Сын остался во Владивостоке. Из

института он ушел еще в 1931 году, ведь материальную помощь ждать было неоткуда.

Снова работал токарем. В мае 1932 года в Институте рыбного хозяйства Сомов-младший

оформился лаборантом-гидрологом. Вскоре женился на аспирантке отца. Юная,

жизнерадостная Симочка постоянно, как и он, плавала на экспедиционных судах

института. Иногда супруги встречались в море. Оба участвовали в большой научно-

промысловой экспедиции под руководством крупного ихтиолога и зоолога Петра

Юльевича Шмидта. В распоряжении экспедиции были тральщики «Аскольд», «Ара»,

«Гагара», «Лебедь», «Топорок», «Красноармеец» и моторно-парусцая шхуна

«Россинанта». Душой и организатором комплексного изучения дальнево - сточных морей

и освоения их богатств был гидробиолог профессор Константин Михайлович Дерюгин.

Совместная работа под руководством таких ученых объединила группу молодых

энтузиастов, из которых одни уже имели высшее образование, другие еще учились.

Была ли гидробиология делом жизни для молодого Сомова? Жизнь показала, что нет. Но

работать было необходимо — ведь он стал человеком семейным. Молодым Сомовым дали

небольшую комнату в домике института на Пушкинской улице. Родился сын.

Михаил Сомов хорошо справлялся с обязанностями гидролога, но остро ощущал, как

уходит время. Удовлетворения не было. Вот отец, тот сразу себя нашел, он не терпел

остановок! Сейчас отец плавает в водах Атлантики, в Баренцевом море, руководит научно-

исследовательской экспедицией на судне «Персей» по плану Второго международного

полярного года. Михаил Павлович не был узким специалистом-промысловиком, он всегда

интересовался общими проблемами океанографии.

Чтобы серьезно исследовать явления, происходящие в земной оболочке (атмосфере,

гидросфере и литосфере), изучать циркуляцию, динамику, движение этих сфер,

требовались одновременные усилия во множестве пунктов земли, усилия разных стран и

государств. В 1877 году австрийским полярным исследователем Вайпрехтом была

разработана программа международных полярных исследований, состоялись конгресс и

ряд конференций. Так родился Первый международный полярный год, в проведении

которого участвовала и Россия. Спустя почти 50 лет, заполненных работой экспедиций и

всякого рода исследованиями Арктики, был поставлен вопрос о Втором международном

полярном годе. В международную комиссию вошли и представители СССР.

Уже 25 лет от роду Михаил Михайлович Сомов продолжил учебу на втором курсе

вечернего отделения Дальневосточного политехнического

института. В связи с этим он
перешел на работу в Управление по обеспечению кораблевождения на Дальнем Востоке на
должность научно-технического сотрудника гидрометеорологического отдела. Участвовал
и в экспедициях, но все это было не то. Осенью 1934 года, уйдя из Политехнического, он
поехал в Москву и поступил на второй курс гидрологического факультета дневного
отделения Московского гидрометеорологического института. Со временем удалось
перевести в Москву и семью.

В течение года он блестяще сдал экзамены за два курса, Окончил институт в ускоренном
темпе. Еще в студенческие годы начал публиковать первые свои исследования, завоевал
любовь и уважение специалистов — от сверстников до известных ученых.

Свершилось то, чего Михаил Михайлович давно ожидал: он нашел себя, нашел сферу
приложения своих сил, ума, таланта. Интерес к арктическим окраинам страны, законам
жизни на загадочных просторах Северного Ледовитого океана захватил его целиком.

Вспомним обстановку тех лет применительно к истории освоения Арктики. В 1928 году
вся наша страна с волнением следила за спасением экспедиции итальянца Нобиле,
стремившегося достичь Северного полюса на дирижабле «Италия». Названия
ледокольных кораблей «Красин» и «Малыгин», имя советского летчика Б. Чухновского
были у всех на устах. Спасая итальянцев, погиб знаменитый полярник Руал Амундсен.

Михаилу Сомову было тогда 20 лет, и в его семье интерес к этой эпопее был не ниже, чем
в других.

В 1934 году затерло льдами ледокол «Челюскин». Советское правительство приняло
необходимые меры для спасения людей. Выполнены были и плановые научные задания.

На киноэкранах и газетных страницах возникло благородное лицо бородатого полярника с
внимательным взглядом светлых глаз, Отто Юльевича

Шмидта.

Весной 1937 года был разработан план воздушной экспедиции на Северный полюс и

создания там дрейфующей научной станции. Полярники, ученые, летчики, моряки

объединили усилия, и 21 мая четверо отважных советских людей начали «обживать

Арктику», поселившись на дрейфующей льдине в районе северной оси земного шара. Мир

узнал и запомнил имя Папанина и его героических товарищей — Федорова, Ширшова,

Кренкеля.

Сомов сдавал последние экзамены, а на горизонте возникло новое событие сенсационного

масштаба. В. П. Чкалов, совершивший год назад исторический перелет над Арктикой по

маршруту Москва — Земля Франца-Иосифа — Петропавловск-Камчатский — остров Удд,

вместе со своими товарищами Г. Ф. Байдуковым и А. В. Беляковым полетел через полюс в

Америку. Не прошло и месяца, как по их следу, спрямляя непростой маршрут, пролетел

самолет под командой М. М. Громова.

Все эти события касались не только специалистов, коллег по профессии. Они касались

всех советских людей, чуждых мещанской узости и ограниченности. Успех советских

полярников и советских летчиков был успехом народа. Как же должен был чувствовать

себя молодой специалист, решивший посвятить жизнь вот этим ледяным просторам,

только что переступивший двери вуза!

В жизни Михаила Михайловича именно в эту его студенческую пору важную роль сыграл

профессор-океанолог Николай Николаевич Зубов, один из энтузиастов ледового дрейфа и

участник подготовки экспедиции Папанина. Вот уже скоро 20 лет, как Зубов умер, но

бывшие его студенты, ныне опытные «полярные волки», до сих пор вспоминают о нем с

молодой влюбленностью. А как говорил о нем Михаил Михайлович Сомов!

«Николай Николаевич Зубов был не просто профессор, он был еще изумительный

воспитатель. Всегда строгий и требовательный к студентам, он никогда не давал им ни в

чем поблажки. Вместе с тем он умел подметить какое-нибудь подлинное горе у студента,

умел выслушать человека и никогда не оставался равнодушным, обычно находя пути к

устранению несчастий. Характерно и то, что, несмотря на строгий тон Николая

Николаевича, в случае крайней нужды студенты обращались за помощью именно к нему.

Я думаю, что это происходило не только потому, что его отношение к студентам всегда

было доброжелательным, но и потому, что его советы и мнения всегда были советами и

мнениями по-настоящему умного человека, прожившего большую и трудную жизнь».

Зубовым написано много ценнейших трудов по океанологии. Писал он также о

соотечественниках — исследователях морей и океанов. Николай Николаевич обычно был

окружен молодежью. Иногда он приглашал к себе студентов домой «на жареного петуха».

Целый вечер шли споры, обсуждались проблемы теплосодержания в северных морях,

режимы ледовитости морей, образования и таяния льда. Как связано это с состоянием

погоды, с направлением ветра? От чего зависит температура морских вод на том или

другом участке Северного Ледовитого океана? По каким направлениям, в силу каких

законов движется, дрейфует лед в различных областях полярного бассейна?

Сомова, который был старше своих товарищей по курсу, профессор выделял, часто

беседовал с ним. Еще студентом Михаил Сомов написал статью «К тепловому режиму

Нордкапского течения», которая увидела свет во втором номере журнала «Метеорология и

гидрология» за 1938 год. Внимательно изучив данные годового изменения средней

температуры на двух разрезах Баренцева моря (разрез Нордкап — остров Медвежий и

разрез по Кольскому меридиану) за 1934, 1935 и 1936 годы, Сомов попытался подсчитать,

количество тепла, приносимого Нордкапским течением. Для этого он предложил свою

специальную для расчета формулу и пять рисунков, иллюстрирующих ход его

рассуждений. Вывод был сугубо конкретный, практически полезный: ежегодно с одного

квадратного сантиметра поверхности юго-восточной части Баренцева моря в среднем

отдается тепла в атмосферу около 120 больших калорий. В этой статье молодой ученый

вновь выдвинул поднятый еще в 1928 году Зубовым вопрос о целесообразности вести в

Баренцевом море гидрологические наблюдения на постоянных разрезах.

Годом позже в статье «О передаче температурных аномалий океана на расстояние»,

опубликованной в том же журнале, профессор Зубов привел предложенную Сомовым

формулу, напомнив читателям, что в океанологическую практику ее ввел молодой Сомов.

С тех пор она вошла в широкий обиход.

Температурный режим морских вод интересовал ученых, не только сам по себе, но в

первую очередь в связи с проблемой ледовых прогнозов. В журнале «Проблемы Арктики»

за 1939 год Михаил Михайлович полемизирует со статьей океанологов В. Назарова и Н.

Белинского на эту тему. Статья Сомова — образец принципиальной полемики.

Корректный тон, умение сдержать эмоции, аргументированная критика, со всей

очевидностью доказавшая ошибочность позиций двух авторов. Но это не мешает ему

признать, что с одной из гипотез этих авторов «есть все основания полностью

согласиться». Сомов делает упор на то, что формула Зубова, которую авторы подвергли

сомнению, найдена из непосредственных наблюдений и практически полезна, тогда как

поднятые ими вопросы имеют «некоторый интерес для чисто теоретических

исследований, но с точки зрения решения практических задач, и в первую очередь задач

долгосрочного ледового прогноза, они едва ли имеют

серьезное значение».

Внимание молодого ученого четко нацелено на практические задачи океанологии. Шаг за

шагом, статья за статьей приближают его ко все более конкретному решению вопроса.

Таковы работы «О построении схемы дрейфа льдов в полярном бассейне», «К вопросу о

средней толщине льда в окраинных морях» и, наконец, «О путях развития ледовых

прогнозов». В это же время Зубов и Сомов совместно публикуют статью «Дрейф льдов

Полярного бассейна». В мартовском номере «Проблем Арктики» за 1941 год Сомов

публикует статью «О влиянии атлантических вод на ледовый режим Карского моря».

Главные положения этих работ, методика расчетов: средней толщины льда, подсчет

площади, которая будет покрыта льдом к началу навигации, и многое другое в скором

времени широко вошли в практический обиход, а в дальнейшем — в учебники, стали

научной основой последующих изысканий в этой сфере. Научный авторитет Михаила

Михайловича Сомова был признан в первые же годы его деятельности как ученого.

Он умел работать, любил работать, стремился к ясности и простоте изложения и подчас

сам удивлялся, как просты и естественны добытые им выводы. Само слово «простой»

часто встречается в его научных работах: «...применяемая методика основана на

следующих простых рассуждениях...», «...позволило чрезвычайно упростить задачу

построения общей схемы дрейфа льдов...», «...проще всего попользовать понятие средней

величины...», «...работа является попыткой... дать хотя бы приближенную, по возможности

более простую схему расчета средней толщины льда в море...» и т. д. Простым ему подчас

казался прием, на самом деле довольно сложный. Это свидетельствовало о гибкости его

ума, легкости и быстроте восприятия и какой-то неутолимой жадности к работе, к

развитию идеи.

Но мы не сможем представить себе М. М. Сомова начального периода его деятельности,

если скажем только о его росте и продвижении. Характернейшей чертой Михаила

Михайловича были интерес и внимание к людям. Он никогда не ограничивал себя заботой

о себе лично или о своей семье.

В трудные годы молодости во Владивостоке он познакомился с бывшим беспризорником

Гаврилой Бирюлиным. Сам еще молодой, он сумел увидеть в человеке недюжинные

способности, душу поэта. Будучи гидрологом на судне «Аскольд», Сомов взял его к себе

помощником, шаг за шагом подталкивал к мысли об учебе. Став московским студентом,

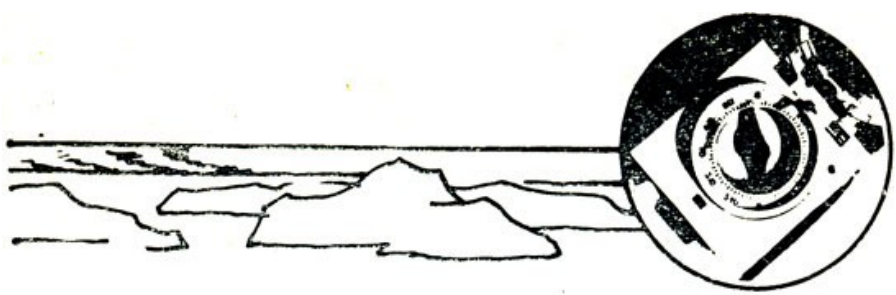
Сомов вызвал туда и Гаврилу. Помог в работе над первой научной статьей и в ее

публикации. (Бирюлин сумел настоять на том, чтобы имя Сомова тоже было проставлено

как одного из авторов.) В дальнейшем Бирюлин стал серьезным ученым, сам руководил

научными экспедициями. И стал писателем, автором содержательных книг, в том числе и

книг научно-фантастического жанра.



Молодые капитаны

Поведут наш караван!

Из песни

2. Морской сектор

Получив высшее образование, летом 1937 года Сомов был направлен по разверстке

в Центральный институт погоды. Он должен был создать морской сектор для

обслуживания народного хозяйства гидрологическими прогнозами на всех морях страны.

Пришлось вплотную заняться ледовым режимом наших

арктических морей, чтобы

подготовить долгосрочный ледовый прогноз по всей трассе Северного морского пути на

навигацию 1938 года.

Самый первый ледовый прогноз в нашей стране был дан в 1923 году профессором

В. Ю. Визе для Баренцева моря. Накануне своего плавания на «Сибирякове» Визе занялся

прогнозом и для остальных арктических морей нашей державы. Опыт пока еще был

весьма не велик.

Названные нами выше научные статьи Сомова рождались в прямой связи с

необходимостью решать практические задачи. Молодой ученый собрал и исследовал все

материалы, сколько-нибудь относящиеся к делу. Он не раз выражал убеждение в том, что

ледовые прогнозы зависят и от прогнозов погоды, что без теснейшего контакта с

метеорологами такая работа осложнена необычайно. Ее успех затрудняет и примитивная

техника исследований и наблюдений, их количественная бедность. Сплошная область

неизвестного!

А жизнь не хотела ждать, она торопила. Долгосрочный ледовый прогноз по всей

трассе Северного морского пути, шутка сказать! Очень ответственно и очень трудно. А

разве легче четверке ученых, решившихся дрейфовать на льдине по Северному

Ледовитому океану! Он, Сомов, тоскует о нехватке буев, — а эта четверка плавает невесть

где и делает замеры, исследования в воздухе, на льду, подо льдом...

Для выполнения полученного задания Сомов привлек своего друга Ивана

Гавриловича Овчинникова, окончившего тот же Гидрометеорологический институт,

талантливого человека изумительной душевной чистоты. Овчинников уже зарекомендовал

себя как многообещающий молодой океанолог. На его научные труды ссылался не только

Сомов, но и сам профессор Зубов. Это и понятно: гордость и счастье настоящего ученого

не в том, чтобы подмять слабейшего, а в том, чтобы вокруг, вблизи расцветал целый сад

новых талантов!

Михаил Михайлович, мало заботившийся о своем архиве, сохранил пачку

интереснейших писем Овчинникова, которого нежно называл Ванюшка. В них зримо

виден молодой, энергичный, брызжущий юмором человек, полный замыслов и счастливых

идей. Всем им жилось тогда трудновато материально, бытовые сложности обступали. Но

никогда мелочи быта не выползали на первый план. Люди жили любимым делом,

интересами науки.

Между друзьями было полное родство душ, они говорили сходным языком,

шутили в одном ключе, понимали друг друга с -полуслова. Обоих ожидало блестящее

будущее.

Кто мог предвидеть Жесточайшие удары Великой Отечественной войны и то, что в

1942 году самолет, на котором будет лететь Овчинников, погибнет, сбитый фашистами в

Арктике! А чемодан с вещами Ивана и страшное известие о его гибели доставит молодой

вдове Сомов...

В 1937 году никто этого знать еще не мог. Жизнь кипела, сила играла в молодых

умах. «Мы разделили с ним Арктику пополам, — рассказывал Сомов. — Я взял себе

западный район, то есть Карское море и море Лаптевых, Овчинников — восточный район

с его морями Восточно-Сибирским и Чукотским... Используя все наличные материалы и

дружно помогая друг другу, мы принялись за работу с таким рвением, что худо ли, бедно

ли, но к назначенному сроку положили на стол директора готовый, достаточно конкретно

сформулированный прогноз».

Потом Сомов докладывал этот прогноз на Межведомственном бюро. Среди тех,

кто его слушал и одобрил, были основоположники теории ледовых прогнозов профессора

Зубов и Визе. На этом заседании приняли много конкретных

предложений и среди них

зубовское — об участии гидрологов-ледовиков в авиаразведке. Согласился с этим и

присутствовавший начальник Управления полярной авиации Герой Советского Союза И.

П. Мазурук.

Сомов поступил в распоряжение Главсевморпути и был срочно отправлен на место

будущей работы. Он выехал, не получив никаких конкретных указаний, потому что среди

окружающих его людей не удалось найти ни одного человека, который собственными

глазами видел бы лед с самолета. В Красноярске, встретившись с авиаторами, он убедился

в том, что полученное им в Москве обмундирование никуда не годится, что летать

придется на гидросамолете и вместо валенок лучше иметь болотные сапоги.

В ожидании самолета Сомов поселился в гостинице на острове Молокова,

расположенном между широкими берегами Енисея. Она была заполнена молодым

народом — летным составом и аэродромными работниками с их семьями.

Здесь зародилась дружба Михаила Михайловича с полярными пилотами,

бортмеханиками, радистами, штурманами. Среда эта надолго стала для него родной, а

многие ее представители — настоящими друзьями. С их помощью он хорошо изучил

«Дарью» — так фамильярно назывался у них гидросамолет Дорнье-Валь, экипаж которого

состоял из шести человек.

Летающая лодка, подобие сигары, закрыта сверху палубой из гофрированного

дюраля. В ней пилоты и гидролог-наблюдатель сидят, высунувшись наружу из

прорезанных люков, защищенные лишь небольшими целлулоидными козырьками... Место

пилотов было еще кое-как оборудовано, гидролог же помещался сзади, на месте стрелка-

радиста, в условиях более тяжелых. Жесткое, без спинки, откидное сиденье. Козырек

защищает только от непосредственного удара струи воздуха,

но не спасает от жестокого
обдувания со всех сторон обтекающими струями. Гидрологу достается и мощная струя,
отбрасываемая назад пропеллером. Два мотора ревут в самые уши.
Когда Сомов, впервые в жизни поднявшись в воздух, рискнул высунуться из люка,
он тотчас выбыл из строя: захлебнулся ветром, заслезились глаза, окоченел. Ветер рвал до
боли волосы, выворачивал плотно сжатые губы. Дуло не только спереди, но и со всех
сторон. За спиной ветер надувал меховую рубашку, как парус.
Но дела ради надо ко всему приспособиться, привыкнуть, и он привык. Научился
бегло определять характер льдов под крылом, не путать снежницы с разводьями. Лед
блинчатый, капитальный, паковый, торосы, ропаки, ледяная каша, ледяные поля,
разреженный лед... До сих пор он видел их в основном да фотографиях. Учился быстро
прикидывать на глаз балльность льда и размеры занимаемого им пространства и наносить
его на карту, условными обозначениями. В ту пору методика нанесения на карту
визуальных наблюдений еще не была разработана. Гидролог в сущности летал в качестве
летчика-наблюдателя.
Авиаторы полюбили молодого гидролога преданно и крепко. Он делил с ними
трудности авралов на остановках и вынужденных посадках, помогал чехлить самолет,
опустившийся на воду, заправлять его, — на раскисшем мысе Стерлегова, например, это
было чрезвычайно трудно.
В знак высшего доверия пилоты Богданов и Каминский обучили его водить
самолет, предлагали научить делать посадку. . Молодой Сомов испытывал большое
удовольствие, когда машина, заменившая человеку крылья, слушалась его сильных рук.
Любовь к физическому труду, привитая отцом, облегчила адаптацию, приспособление к
работе в весьма необычных условиях. Науку самолетовождения он, конечно, до конца не

освоил, но уважение к труду полярных летчиков осталось у него навсегда.

Великая вещь — самолет! Он сделал доступным пространства за полярным

кругом, он помогает почувствовать огромность нашей земли. Сомов впервые с большой

высоты увидел величие сибирской тайги. Полноводный Енисей, Игарка, Дудинка с ее

обычно отвратительной погодой... И наконец место назначения — остров Диксон, с 1916

года ставший форпостом полярных исследований. На Диксоне Сомов впервые познал то,

что было характерной чертой полярного быта и что полярники шутя называли

«арктический социализм»: здесь бесплатно кормили, предоставляли ночлег. Снабжали

хорошими папиросами, топили баню — и не брали за это ни копейки.

Диксон на первых порах ошарашил: вот так Арктика! Несколько деревянных

домиков, мачта, которая с самолета кажется вязальной спицей... Мокрая тундра, где ноги

вязнут по щиколотку, а следы тотчас же заполняются водой. Лужи там не просыхали, с

холодного моря часто наползал туман.

Огорчила и грязь в помещении, где пришлось ночевать. После идеальной

домашней чистоты ее нельзя было не заметить. Неужели это неизбежно — такие полы,

такой умывальник? Нет! Чтобы долго жить и работать в Арктике, надо заранее обеспечить

опрятность и чистоту во всех помещениях. Он решил это про себя тогда же и не забывал в

дальнейшем.

Вскоре Сомов перебазировался в устье реки Таймыры. Первые шаги ледового

наблюдателя он сделал с помощью пилота В. М. Махоткина, к которому до конца жизни

сохранил теплое товарищеское чувство. И сразу же понял: героика полярной авиации — в

ее трудовых буднях, а не в щекочущих нервы исключительных эпизодах. За словом

«подвиг» стоит огромный, подчас неимоверный труд. Сам он к такому труду был вполне

подготовлен.

Творческие муки над составлением ледовых карт и ледовых прогнозов не прошли

бесследно — в те годы даже кратковременный опыт такого рода был большой ценностью.

А личные качества Михаила Михайловича, его склонность к аналитическому мышлению,

его знания, щедрая работоспособность и открытость, умение дружить с людьми создали

ему и здесь авторитет за сравнительно короткий срок.

Выполнив порученное задание, он вернулся и по договоренности с руководством

Главсевморпути и Гидромет-службы в марте 1939 года был переведен на работу в

Арктический институт (ныне ААНИИ) в должности старшего гидролога.

Через три месяца, летом, Сомов был вызван к директору Арктического института

папанинцу Е. К. Федорову. В кабинете находился также заместитель начальника Штаба

морских операций Западного района Арктики А. И. Минеев, что было неспроста. Он

подбирал работников Штаба. Сомов был смущен, когда ему предложили ехать гидрологом

в Штаб морских операций. Предложение было лестным — каждый гидролог обрадовался

бы такой перспективе. Сомов замялся. Он не жеманился, такого за ним не водилось.

Смутился же он потому, что понимал всю важность этой работы и всю меру

ответственности. Готов ли он к этому?

Минеев не ошибся в выборе. Он подбодрил Сомова, сказав, что весь Штаб морских

операций во главе с И. Д. Папаниным будет принимать непосредственное участие в

руководстве морскими операциями тоже впервые. Речь шла о первой в истории проводке

каравана судов по Северному морскому пути с запада на восток и обратно в течение одной

навигации. Штаб морских операций под руководством Папанина размещался на ледоколе

«И. Сталин».

Освоить Северный морской путь люди мечтали давно. Для России эта проблема

была особенно важной. Она открывала большие экономические возможности. Самые

разные люди отдавали ее решению всю силу ума. Это были и адмирал С. О. Макаров, и Д.

И. Менделеев, и никем не поддержанный энтузиаст идеи о Северном морском пути

золотопромышленник М. К. Сидоров.

Северный морской путь, по которому Сомову предстояло пройти, помнил многое.

Помнил он экспедицию Отто Юльевича Шмидта на «А. Сибирякове», который, сломав во

льдах лопасти гребного винта, шел в океане под брезентовыми парусами и все же

выполнил задание. Помнил эпопею повторившего рейс «А. Сибирякова» «Челюскина»,

спасение летчиками людей. Именно тогда ЦИК СССР учредил звание Героя Советского

Союза; первыми это звание получили полярные летчики.

Не менее важным, чем научные итоги, был всемирный резонанс этой эпопеи,

показавшей преимущества советского строя. Датский моряк Шамкинг, оставленный у

берегов Аляски на произвол судьбы после кораблекрушения и спасшийся благодаря

счастливой случайности, сказал по поводу челюскинцев: «Можно завидовать стране,

имеющей таких героев, и можно завидовать героям, имеющим такую отчизну».

Наука должна служить людям, помогать в решении хозяйственных задач. Прежде

наши корабли из Мурманска или Архангельска могли попасть на Дальний Восток только

через теплые моря. Но если фасад страны выходит на Северный Ледовитый океан, не

следует ли создать там «хорошо укатанную» дорогу?

Михаил Михайлович понимал, что за освоение Арктики заплачено бесчисленным

множеством человеческих жизней, притом часто жизней исключительно одаренных

представителей человечества. Понимал он, что дело не только в уровне современной

техники. Замечательный ледокольный корабль «Ермак» вел его изобретатель адмирал

Макаров, и лучшего руководителя трудно было себе

представить. Однако лишь в условиях

Советской власти, когда на смену одиночкам-энтузиастам пришли государственная забота,

государственные средства, пришли коллективы ученых, — только теперь проблема

освоения Северного морского пути получила реальную базу. И не последнюю роль тут

играет наука, изучение ледового режима арктических морей, поскольку лед — основное

препятствие для плавания этим путем.

Наблюдение за состоянием льда, ответственность за ледовые прогнозы,

краткосрочные и долгосрочные, в этом походе возложили на Михаила Михайловича

Сомова.

В отличие от предыдущих экспедиционных рейсов головной ледокол «И. Сталин»

должен был не только вовремя провести на восток караваны грузовых судов, но и

вернуться в ту же навигацию. Надо было получше изучить и освоить возможные варианты

продвижения, ближе познакомиться с нравами льдов на этом пути и отправиться с ними,

научиться прогнозировать ледовую и метеорологическую обстановку. Надо было решить

сложный и ответственный вопрос о крайних сроках выхода судов из Енисея.

Сомов прибыл с «приданным» — последним ледовым прогнозом, копиями

прогнозов предыдущих лет, нужными картами. В рабочей каюте он построил по

собственным чертежам некое сооружение, названное насмешниками «комод», и целые дни

проводил возле него. Прогнозы его оправдывались, и рейс в итоге завершился успешно.

Но сколько труда пришлось приложить для этого! И не ему одному. За погодные прогнозы

отвечал его товарищ, Д. А. Дрогайцев. Его работа была не менее удачна, и Сомов не

упускал случая сказать об этом.

Задача — угадать наперед поведение льда, состояние его на протяжении всего

Северного морского пути — была не из легких. Во время плавания Сомов подолгу

наблюдал лед, процесс ледообразования. У Югорского Шара Папанин обратил его

внимание на то, что тонкий слой льда появляется на воде даже при плюсовой температуре

воздуха. Сомов задумался над этим. 30 июля он записывает в дневнике:

«Вновь имело место явление, отмеченное Папаниным в Юшаре. При

положительной температуре воды и воздуха, при полном штиле, почти ясном небе и

исключительной видимости на поверхности воды образовалась корка молодого льда.

На этот раз удалось провести некоторые наблюдения. Со спущенного парадного

трапа я измерил температуру воды обычным приемом, т. е. опустив термометр в воду

примерно на половину его длины. Отсчет показал +0,6. Затем, благодаря полному штилю,

удалось осторожно погрузить термометр в воду так, что погружены были лишь слегка

отверстия резервуара оправы. Этим достигалось то, что резервуар заполнялся водою

самого тонкого поверхностного слоя. Отсчет показал — 0,5. Наблюдения, повторенные

неоднократно, показали тот же самый результат».

Сомов наносил на карту радиограммы — донесения пилотов, занимавшихся

ледовой разведкой. Часто они бывали неясными, даже путаными. В чем причина? Как это

исправить? Михаил Михайлович не раз задумывался над этим. В своем мемуарном очерке

«По Северному морскому пути» он рассказал о том, как эти недоразумения выяснились и

были сняты. Ледокол прибыл в бухту Тике и:

«На берегу я впервые познакомился с одной из наиболее ярких фигур в полярной

авиации, завоевавшей себе уже тогда широкую известность, — с полярным летчиком И. И.

Черевичным. Знакомство наше состоялось при несколько своеобразных обстоятельствах.

Началось оно примерно с такого разговора:

— Скажите, вы со «Сталина»?

- Да.

— Вы из Штаба?

— Да, из Штаба.

— Скажите, что за дурак сидит у вас там в Штабе и не может разобраться в наших

донесениях?

У меня сразу же закралось сомнение в том, что Черевичный случайно подошел с

этим вопросом именно ко мне и не справился предварительно у кого-нибудь из

приехавших гидрологов. Решил, должно быть, что такая форма будет наиболее деликатной

для изъяснения всего того, что он думает по поводу незадачливого штабного гидролога. Я

прекрасно знал, что Черевичный принимает в составлении донесений самое активное

участие, поэтому меня неудержимо подмывало в тон ему ответить:

«Я только что хотел задать вам аналогичный вопрос. Какому безграмотному дураку

из своего экипажа вы доверяете составление донесения? И почему вы их подписываете не

читая?»

Но я сдержался и вместо этого по возможности спокойно произнес:

— Все без исключения донесения об авиаразведках, поступающие в Штаб, в том

числе и ваши, обрабатываю я. Разобраться в последних ваших двух путаных донесениях

не смог я. Так что судя по всему я и являюсь тем самым лицом, которым вы интересуетесь.

Наступила длинная неловкая пауза.

Штурман В. И. Аккуратов, хорошо знавший меня еще по 1938 году, подошел

весьма кстати.

— А! Так это вы в штабе гидрологом? — удивился н. — Очень удачно, что мы

наконец встретились. Сейчас месте разберемся во всех наших недоразумениях.

Не откладывая, мы с ним прошли к рации, разыскали последние донесения и

разобрали неясные места. Без особого труда удалось выяснить, что наше взаимное

непонимание вызвали досадные искажения, вкравшиеся в донесения при передаче по

радио. Аккуратов охотно согласился с тем, что в таком виде,

в каком я получил донесение,

я действительно мог в нем многого не понять. Я со своей стороны согласился с тем, что в

подлиннике их донесения, хранящемся на рации, все изложено более или менее ясно.

Словом, встреча наша закончилась, как говорится, в дружеской атмосфере полного

взаимопонимания».

Можно добавить: Сомов и Черевичный стали настоящими друзьями. В

дальнейшем их еще более сблизила совместная работа и в Арктике, и в Первой Советской

антарктической экспедиции. Весть о кончине Ивана Ивановича Черевичного Сомов

воспринял как тяжелую личную утрату. .

В плавании 1939 года Михаил Михайлович приобрел ценный опыт не только в

профессиональном отношении. В полярных экспедициях не менее важны те человеческие

свойства, которые делают ученого признанным, уважаемым руководителем, которые

привлекают, привязывают к нему товарищей, и в итоге коллектив становится сплоченным,

готовым к любым испытаниям.

Многое дали ему в этом плавании примеры стиля работы руководителей Штаба

морских операций. Думается, что кое-чему научило молодого полярника и общение с

капитаном ледокола «И. Сталин» Михаилом Прокофьевичем Белоусовым. Сомов всегда

тепло вспоминал о нем и остро переживал его кончину.

12 сентября флагманский ледокол, проделав весь запланированный путь, прибыл в

порт Диксон. Остаток пути до Мурманска стал лишь необходимой формальностью.

Плавание завершилось полной удачей.

Папанин и Минеев были довольны своим научным консультантом, молодым

гидрологом Сомовым. Он и сам испытывал ощущение счастья, становясь постепенно

опытнее и увереннее. Однако новые успехи не ослабили в нем самокритичного к себе

отношения, и это стало залогом дальнейшего роста ученого.

Воспоминания об этом походе остались с ним навсегда.

Северные ветры,

восточные ветры... Пускать ли караван судов в щель между берегом и тяжелым ледяным

массивом, буквально «висящим на ветрах»? Выйдем ли своевременно, минуя ледяные

поля, на чистую воду обширной Ямальской полыньи? А мыс Челюскина! Караван прошел

его на шесть суток раньше намеченных сроков. Только успели проскочить залив

Вилькицкого, как узкая щель воды вдоль берега наглухо захлопнулась. Ветры перешли к

западным румбам, массив льда прижался к самому берегу. И так на протяжении всего

пути.

Работы в походе было невпроворот, самой разнообразной. Но Сомов рассуждал

так: всякая работа, как бы она ни была утомительна и скучна, приносит глубокое

моральное удовлетворение, если дает ощутимые результаты. И работал. Не считаясь со

временем, не щадя физических сил.

Можно сказать: он был таким от природы. Но мы не ошибемся, если объясним эти

черты и влиянием примера отца. Их связывало не только родство, но и большая духовная

близость. Отец не переставал следить за научными успехами сына, радоваться тому, что

Зубов с великой охотой взял его себе в аспиранты!

Отец, Михаил Павлович, всегда был занят, поглощен большими собственными

научными заботами и обязанностями. С 1932 года он жил и трудился в Мурманске. Случай

написать сыну выдавался не часто, иногда этому способствовало вынужденное из-за

болезни безделье. Сохранилось письмо Михаила Павловича к сыну из Мурманска от 25

декабря 1939 года. Он делился своей идеей — определять границы Баренцева моря по

обтекающим его с запада, севера, юга и востока ветвям атлантического течения. Приводил

аргументы, объяснял значение своей идеи для рыбного промысла и взволнованно

спрашивал, что думают об этом гидрологи-географы, в частности Николай Николаевич

Зубов...

«Как видишь, моя болезнь не только не сбила меня с ног, а, наоборот, наполнила

новой энергией и жаждой работать. Не смейся надо мной, но я начал увлекаться физикой

атомного ядра (я страшно отстал за эти годы)».

Так пишут товарищу, равному. И сколько сходства видишь в характерах отца и

сына даже на основании одного такого письма! Привычка иронизировать над собой,

подмечать собственные слабости целиком перешла от отца к сыну. Необычайная

скромность Михаила Михайловича и позднее не позволяла ему распространяться о своих

трудах и подвигах. В собственных рассказах он всегда выглядел чуть комично, неуклюже,

а то и нелепо. О его подлинно героической жизни свидетельствуют те, кто работал рядом и

делил с ним опасность.

Михаил Павлович сам в короткое время основательно вырос как ученый. В 1937

году он стал доктором биологических наук, неоспоримым авторитетом в области

ихтиологии и рыбоводства. Широко известны его заслуги в организации промышленного

лова рыбы. Он был одним из организаторов и первым научным руководителем Полярного

научно-исследовательского института рыбоводства в Мурманске. С 1940 года — член

Коммунистической партии, он не однажды избирался в состав Мурманского областного

комитета КПСС. Был награжден за свои заслуги орденами и медалями.

Сын его нашел себя в Арктике. Она привлекла, притянула к себе и потребовала его

целиком, без остатка. Какой уважающий себя человек любит легкую работу! Трудная,

мало известная — другое дело. В ней сам становишься вновь открытой землей, сам

удивляешься мощи дремавших в тебе возможностей. Арктика — вот достойное поле

деятельности для настоящих мужчин!

Папанин устроил на Диксоне обсуждение похода 1939 года, первого в истории по

сложности поставленных задач. Диксоновцы участвовали в обсуждении активно, решение

приняли единодушно.

В 1940 году начальник морских операций Марк Иванович Шевелев созвал на

Диксоне совещание по образцу того, которое провел в предыдущем году И. Д. Папанин.

Шевелев попросил М. М. Сомова вместе с синоптиком Д. А. Дрогайцевым подготовить

прогноз замерзания льдов и обсудить его предварительно с диксоновцами. В дальнейшем

осенние совещания такого рода вошли в традицию, тем более что Штаб морских операций

переместился с ледокола на Диксон.

Лето и осень 1940 года Сомов провел на ледорезе «Литке», наблюдая процесс

ледообразования. Не в меньшей степени интересовали его течения, динамика внутренней

жизни морских и океанических вод. Каковы они, эти течения в Северном Ледовитом

океане и на его окраинах — северных морях? Каково их происхождение, их сила?

Закономерно ли их движение или прихотливо, изменчиво? И как именно? Можно ли

вообще мысленно размотать этот огромный могучий клубок, оплетающий землю, —

бессчетные течения океанов, сохраняющих солнечную энергию, регулирующих

температуру нашей планеты? Ведь только один Гольфстрим переносит воды в 50—70 раз

больше, чем все реки Земли!

Умный и отважный американец Джордж де Лонг когда-то настолько уверовал в

силу течения, несшего из Чукотского моря на север покинутые людьми китобойные суда,

что решился вручить ему судьбу своей паровой яхты «Жаннетта» и с его помощью

достигнуть полюса. Вскоре яхту затерло льдами, и она стала дрейфовать.

Путешественникам пришлось ручными помпами откачивать воду, поступающую из

пробоины. Десятки месяцев дрейфа и наконец — гибель судна. Мучительное продвижение

на санях и пешком. Де Лонг умер от голода, умер последним

в своей группе. А течение, то

течение, на которое де Лонг понадеялся, оно все-таки есть! Оно несет льды от берегов

Восточной Сибири на северо-запад, к проходу между Шпицбергеном и Гренландией. Если

бы «Жаннетта» не была раздавлена льдами... Именно после этого Нансен построил свой

«Фрам»...

Знать! Лучше знать эти моря, этот сумрачный океан, нравы льдов и воды. Знание

складывается веками, из наблюдений, опыта, из исследований.

Здесь все было интересно. Наблюдая состояние ледокола «Литке», бросившего

якорь за островом Правды (был сильный туман), Сомов заметил, что корабль не стоит на

месте, а дрейфует. Якорь был брошен на глубине 3.0 метров, но мощное течение несло

корабль дальше. Сомов и его коллеги стали замерять скорость дрейфа льдин и щепок

относительно корабля. У Сомова с Дрогайцевым получилось 1,1 метра в час, или 3

минуты 0т носа до кормы. Направление течения оказалось устойчивым в 70 градусов, то

есть сугубо восточным-северовосточным — ONO.

Ледокол «Литке» вел за собою караван судов. Как в этих условиях можно было

наблюдать, более того — исследовать течение? Представление об этом дают записи из

дневника Сомова. Вот одна из них:

«5 августа 1940 года. ...Все корабли с улучшением видимости опять снялись с

якоря и вошли в западную бухту острова Тыртова, где остановились в ожидании

выяснения ледовой обстановки и видимости. За время стояния на якоре пароход «Диксон»

потерял якорь из-за навалившегося на него льда, на теплоходе «Циолковский» у якоря

обломилась лапа.

Все вошедшие в западную бухту суда стали на якорь. Бросилось в глаза то, что, во-

первых, суда стали не по ветру и, во-вторых, все они стали под разными углами друг к

другу. При внимательном наблюдении выяснилось: суда

стали таким образом, что

совершенно отчетливо показали круговой характер течения по часовой стрелке.

Попытался зарисовать расположение судов. Однако, прежде чем удалось это сделать,

туман закрыл бухту. После нескольких неудачных попыток одну зарисовку все же сделал...

Из нарисованной мной схемы, по-моему, можно сделать предположение, что ONO

течение, ударяя в северный берег западной бухты, вдоль берега опускается на юг и здесь,

встречаясь с основным потоком, замыкает круговорот».

День за днем записывает он свои наблюдения за льдами и течением, результаты

авиаразведок. Какова взаимозависимость продвижения льдов от течения, от ветров? Чего

можно ожидать завтра, если известно состояние льдов сегодня? «Мне все же кажется, что

интенсивное течение, отмеченное нами в проливе Матиссена, должно сыграть роль в

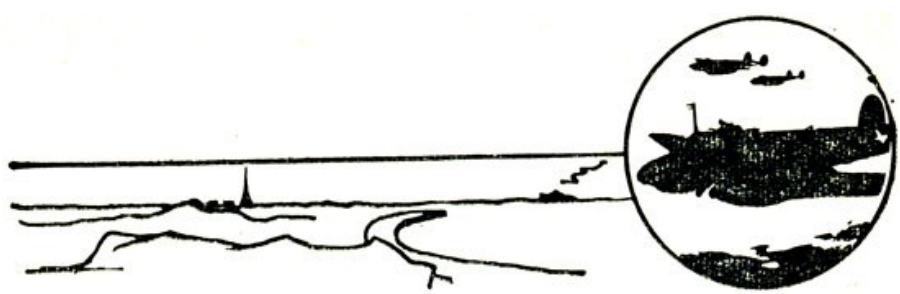
освобождении восточного угла Карского моря от льдов», — размышляет он. В ряде

случаев, записывая свои гипотезы, Сомов в скобках добавляет: уточнить! Конкретные

наблюдения, необходимость решать практические задачи накапливали тот бесценный

опыт, который позволил молодому ученому переходить к решению проблем общего

характера.



День Победы порохом пропах,

Это праздник с сединою на висках!

Из песни

3. Воздушный экипаж

Начиная с 1939 года Сомов шесть лет проработал гидрологом в Штабе морских операций.

Годы эти были тяжелыми для всей нашей страны и для всего мира.

Уже осенью 1939 года, вернувшись на флагмане в Мурманский порт, Сомов увидел у

причалов десятки судов под флагами чуть ли не всех государств мира. Рядом стояли и

англичане, и воюющие с ними немцы, и пока еще мирные американцы, норвежцы, греки.

Большие и малые грузовые пароходы и изящные шхуны, пассажирские экспрессы и

рыболовные суденышки рядом с громадой трансатлантического лайнера «Бремен». Все

они сбежались сюда, в нейтральный пока порт, чтобы определить свою дальнейшую

судьбу в условиях внезапно разразившейся второй мировой войны.

22 июня 1941 года застало Сомова в Москве. Все здоровые мужчины шли на фронт. У

ворот учреждений, фабрик и заводов то и дело встречались автобусы с уезжающими в

эвакуацию детишками, стояли плачущие матери.

В эти дни броня показалась Сомову нелепостью, и он подал заявление о приеме его в

ополчение для защиты Москвы. Для всех она была столицей нашей Родины, для него же

еще и самым родным городом — местом рождения. Папанин, которому были вручены

заявления Сомова и многих других, не мог удовлетворить их желание. Да как же он

позволит сейчас, в военное время, накануне развертывания морских операций в Арктике,

растерять, распылить опытные квалифицированные кадры? Хотят на фронт? Будут на

фронте, непременно будут. Только каждый на своем месте, там, где от него наибольшая

польза.

Вскоре Сомов уже сидел в жестком бесплацкартном вагоне, набитом людьми и вещами.

Ехал в Архангельск. Он уже знал, что все линейные ледоколы блокированы в Мурманске,

пароходы в Архангельске ждут улучшения ледовой обстановки, чтобы везти грузы в

Арктику, на восток. Как же сам он доберется до Диксона?

Сомов вез с собой карты и целую кучу материалов для

обслуживания навигации

ледовыми информациями и прогнозами. Он настолько был сосредоточен на своих

обязанностях и на особенностях военной обстановки, что, поселившись в гостинице на

улице Павлина Виноградова, за три недели так и не узнал о факте, непосредственно

касавшемся его лично. Здесь, в этой самой гостинице, жили его отец и мать,

эвакуированные из Мурманска с одним из внуков. Он не встретился с ними, не повидал

их. Не мог он знать, что шанс встретиться с матерью был последним: измученная тяготами

эвакуации, тяжело больная, она умерла в 1943 году в Нарьян-Маре.

Срочно следовать на Диксон... Штабную группу разделили на части и стали отправлять с

оказиями. Сомов попал на старенький пароход «Пинега», который шел в группе других

судов под военным конвоем.

Путь на Диксон оказался длинным. В проливе Югорский Шар они увидели целый

поселок стоящих на якорях и вмерзших в лед груженых судов. Выход в Карское море был

блокирован тяжелыми льдами.

Когда льды немного разредились, суда прошли на восток. Вот и Диксон, родной уже

Диксон, где жито-пережито. Но то ли еще впереди! Война...

Папанин должен был оставаться в Москве, и поэтому начальником морских операций был

назначен хорошо знакомый Сомову капитан М. П. Белоусов. Начальником Штаба и его

заместителем были Н. А. Еремеев и А. И. Минеев, которых Сомов тоже знал

основательно, синоптиком — В. В. Фролов. Штаб не всегда оставался на Диксоне, часто

размещался на судах, переходя с одного на другое. Сомов рассказывает:

«Мы привыкли к этим переходам и всегда держали наготове в своей каюте листы

оберточной бумаги, шпагат и мешковину, чтобы при надобности быстро свернуть свои

синоптические ледовые карты с нанесенными на них данными из шифрованных

телеграмм. Штабисты подшучивали над нами, придумав специальную команду: «В

пакет!», что означало мгновенный сбор и упаковку карт».

Штаб находился на ледокольном пароходе «Садко», потом на ледоколе «Ленин» и па

других судах. Вскоре Михаил Михайлович стал свидетелем трагической гибели «Садко».

Судно шло в Карском море со сменой зимовщиков и материальным снабжением к одной из

станций. Торопясь к месту назначения, капитан повел судно напрямик через центральную

часть моря, обозначенную на карте белым пятном. Корабль сел на мель...

Бушевал шторм, спасти судно было невозможно, надо спасать людей. Ледокол «Ленин»

сильно качало. Сомов остро переживал отвратительное состояние пассивного ожидания,

когда невдалеке погибало судно, а приходилось ждать. Только к концу вторых суток

синоптик Штаба Фролов дал консультацию о возможности спустить шлюпку. Ее спустили,

и шлюпка направилась к гибнущему судну. Вернулась она вместе со шлюпкой «Садко»,

обе были заполнены людьми. Принять их на борт ледокола оказалось не менее сложно,

чем спустить шлюпку, — море штормило. И все-таки прибывших благополучно подняли

на борт.

Осенью 1941 года ледокол «И. Сталин» доставил Сомова и Фролова в Архангельск. Здесь

они получили наконец от Папанина распоряжение — явиться в Штаб Беломорской

военной флотилии для оформления в ряды Военно-Морского Флота. Обмундировались по-

военному, оформили бумаги для присвоения воинского звания — его установил им Штаб

флота. Сомов стал инженером-капитаном интендантской службы.

В Штабе Беломорской флотилии Михаил Михайлович с радостью узнал, что здесь

создается группа ледовой службы и .возглавлять ее будет капитан второго ранга Николай

Николаевич Зубов. Так встретились в военной обстановке профессор и его аспирант. Зубов

тоже, конечно, в первые же дни Великой Отечественной войны подал заявление о

готовности снова вступить в ряды Военно-Морского Флота. И пожертвовал в фонд

обороны свою легковую машину, полученную от Советского правительства за заслуги в

полярных исследованиях.

К непривычной ледовой группе сначала приглядывались, но вскоре ее прогнозы завоевали

незыблемый авторитет. Сомов обрабатывал донесения летчиков, нередко летал и сам над

Карским и Белым морями, над устьем Двины. В силу военной обстановки суда зачастую

не могли своевременно стать на зимовку там, где следовало, и тем труднее было защитить

их в случае нападения самолетов врага. С появлением льда в устье Двины и еще более —

ранней весной перед ее вскрытием авиаразведка стала совершенно необходимой. Скажем,

требовалось тщательно зарисовать состояние льдов вокруг ледокола «Ленин» и сразу же

сбросить на него вымпел с этой зарисовкой. Это, как и всякое другое задание, Сомов

выполнял быстро и хорошо.

Летом 1942 года Сомов летал над Белым морем на морских бомбардировщиках-

разведчиках МБР-2. По уставу, при полетах над морем всем полагалось надевать

специальные непотопляемые жилеты, но у Михаила Михайловича такого жилета не было,

и он летал без страховки. Сидел на открытом сверху и защищенном спереди прозрачным

козырьком месте штурмана, а впереди на турели был установлен спаренный пулемет со

специальным прицельным устройством. Немецкие самолеты в ту пору появлялись в

нашем небе весьма часто.

Собранные в полете данные молодой гидролог старался обработать и нанести на карту

еще до посадки. Отмечая время по штурманским часам, он вел журнал наблюдений о

состоянии льдов, чтобы привязать их точнее к географическим координатам. В открытом

море самолет большей частью летел без ориентиров, и

местонахождение его определялось

по счислению: зная скорость самолета и его курс на карте, по времени подсчитывалось

расстояние, пройденное им от первого ориентира. Современных аэронавигационных

приборов в ту пору не было.

Донесение о ледовой разведке составлялось немедленно по прибытии на базу. Его

кодировали, превращая в ряд цифр: ведь передавать эти сведения в эфир открытым

текстом было немыслимо, данные мог использовать противник. Работа была трудоемкой и

требовала большого внимания.

В конце августа 1942 года в воды Карского моря прорвался фашистский линкор «Адмирал

Шеер». Сейчас этот эпизод Великой Отечественной войны описан подробно в множестве

книг и статей. Вооруженный до зубов военный корабль с командой в несколько сот

человек на борту напал на советскую полярную станцию, располагавшую стареньким

сторожевым кораблем «Дежнев», маленьким пароходом с прекрасным именем

«Революционер» и одной пушкой на берегу, забывшей, когда из нее в последний раз

стреляли. Почти весь наличный флот, скопившийся на Диксоне из-за тяжелых льдов, был

незадолго до этого отправлен к проливу Вилькицкого.

Если бы успех решала только техника, враг мог бы отпраздновать победу и приблизиться

к вожделенным данным ледовой разведки для дальнейшего продвижения на восток. А

тогда... У пролива Вилькицкого именно в это время изнывал на вынужденной стоянке

целый караван советских судов. Сомов уже несколько дней тщетно мечтал о том, чтобы

«протолкнуть» его скорее на восток. Мешали десятибалльные льды и невесть откуда

взявшиеся восточные ветры. Расчет был на то, что западное течение протолкнет ледяную

пробку на запад, дав дорогу кораблям. Но пока что западные ветры ослабли и движение

льда на запад почти прекратилось.

Советские люди на Диксоне атаковали врага первыми, чем

предрешили исход сражения. С

появлением опасного врага они мысленно связывали гибель «А. Сибирякова». Никто не

знал еще точно, что стало с «А. Сибиряковым», но по последним радиограммам было

нетрудно и догадаться. «А. Сибиряков» встретил неизвестное судно, назвавшее себя

странным именем «Сисаяма» или «Сясьма». Судно требовало сообщить ледовую

обстановку. «А. Сибиряков» ответил достойно, и последние слова его радиста,

услышанные на Диксоне, были: «Ну, началась канонада!»

За сражение на Диксоне Михаил Михайлович Сомов был награжден первым в его жизни

орденом — орденом Красной Звезды. Он оставил записки об этом эпизоде, частично

опубликованные. Но тщетно будем мы искать в них самого Сомова, его личную

причастность к этому героическому эпизоду войны. Он подробно рассказывает, как

дальновидно готовились на Диксоне к возможному нападению руководители Штаба и

станции, как заранее вывезли женщин и детей, как штаб сразу после радиоразговора с «А.

Сибиряковым» разработал толковый оперативный план. С восторгом рассказывает он о

героях-дежневцах, о капитане Кротове и политруке Малюкове, называет имена погибших.

Повествует о начальнике аэропорта Колло, который, вооруженный осоавиахимовским

ручным пулеметом, вместе с товарищем побежал вдоль берега по мокрой тундре, огибая

мысы и заливы, чтобы помешать возможной высадке десанта в тылу полярной станции.

Сомов запомнил многое, в том числе и удивительно спокойную во время обстрела

женщину с санитарной сумкой через плечо — диктора радиовещательной станции. О себе

же он говорит вскользь, рисуя себя в виде почти комической фигуры: форменный плащ

поверх ватных куртки и брюк, в карманах — гранаты и винтовочные патроны, через плечо

— старая винтовка на телефонном проводе, на другом плече — огромный мешок из-под

картофеля, туго набитый штабными секретными материалами. В руке — канистра с

бензином на случай, если придется все уничтожить.

Мешок... Вот за этим-то мешком и пожаловал закованный в броню фашист... В мешке

были спрессованы мгновения, часы, дни жизни и Сомова, и синоптика Фролова, и тех

бесстрашных летчиков, которые сообщали свои донесения о ледовой авиаразведке.

Каковы же были часы и дни жизни Сомова в это напряженное время? Некоторое

представление дает его лаконичный дневник. Серенькая тетрадочка в клетку малого

формата с отпечатанной надписью «Рабочая тетрадь». Почти все записи сделаны остро

отточенным простым карандашом: они для себя, но в них ничего недозволенного по

условиям военного времени. Даже бензин назван, как полагается, «продукт Р-9». Возьмем

несколько записей, сделанных в те дни, когда Сомову больше всего хотелось «протолкнуть

караван» в заливе Вилькицкого:

«21.08.42. Получена разведка Стрельцова в проливе Вилькицкого. Разведка мало

эффективна — слишком много тумана. Разработан и передан новый маршрут. Момент

вылета выбирает Фролов. В результате Стрельцов от Усть-Таймыра до Гейберга идет над

сплошным туманом (при отрицательной температуре) и затем выходит на отличную

видимость.

Черепков вновь не вылетел из-за туманов. О Черевичном нет ни слуху, ни духу. Прислал

только разведку у Новых Крестов.

Шумский продолжает стоять у Желания.

Караван прошел Матиссена, идет к проливу Вилькицкого. Обстановка там все еще

остается не совсем ясной. Сегодняшняя ночная разведка должна дать материал для

принятия решения о дальнейшей судьбе каравана.

22.08.42. Еще ночью по донесениям Стрельцова с воздуха стало ясно, что корабли вести

через пролив невозможно.

Стрельцов еще не успел вернуться, как вылетел из Тикси

Черепков. На острове Петра он

базироваться не смог и прошел с разведкой в Усть-Таймыр. От Тикси до Петра прошел над

чистой водой. Однако в донесении он сообщает искаженный против задания маршрут,

поэтому не ясно, сохранился или нет массив, располагавшийся к северу от дельты Лены.

Обстановка в проливе Вилькицкого сохраняется почти без перемен. Восточная кромка

продвигается крайне медленно. Западная кромка трех-четырехбалльного льда подошла

уже к Гейбергу. . Разведка обнаружила чистую воду к северу от М. Таймыра и востоку от

острова Большевик. Это обстоятельство, а также полная невозможность проводки судов

обычным путем побудили искать выходы северным вариантом».

Нет, он не просто получал и осмысливал донесения летчиков. Он давал им задания,

разрабатывал маршруты, строил гипотезы. Работал днем и ночью. Колонки цифр говорили

ему не только о льдах на море, но и о характерах наблюдателей — каждый летчик делал

это по-своему. А каково было ждать возвращения товарищей, когда они задерживались!

«Черепков, вылетевший в 09.30 27 августа из Усть-Таймыра, так и не прилетел на Диксон.

На поиски его сегодня выходит Стрельцов»... Это записано 30 августа.

Вскоре бесследно пропал самолет - Антюшева. На самолете Черепкова погиб друг Ваня

Овчинников.

В те же дни из Архангельска на Диксон и далее на восток вышел пароход «Валерьян

Куйбышев». В пути он исчез. Долгие поиски ничего не давали. Наконец маленький

деревянный гидрографический ботик «Норд» обнаружил труп матроса со спасательным

пробковым поясом, на котором стояло название этого корабля. - Позднее Сомов услышал

сообщение со станции Стерлегова: «Я Норд обстрелян подлодкой». Летчики долго

разыскивали маленькое судно, но тщетно. 6 сентября нашли выброшенный морем мешок с

американской мукой, имевшейся на «Норде». В конце сентября, когда Черевичный снял с

разгромленной фашистами полярной станции сотрудника Бухтиярова, на Диксоне стало

известно, что «Норд» героически погиб со своим экипажем, за исключением четверых,

взятых фашистами в плен.

Штабная работа требовала больших сил и энергии. И все же, случалось, выдавались

свободные минуты и даже часы. И тогда Михаил Михайлович вспоминал о том, что он

аспирант профессора Зубова, что давно прошли плановые сроки защиты кандидатской

диссертации. Если бы не война, он уже имел бы ученую степень — научных статей

набралось много.

В марте 1943 года он делает в своей «Рабочей тетради» следующую запись:

«К работе «Пути предвиденья» и т. д.»

Скорость «опускания» Новоземельского массива не есть ли нормальная скорость течения

вдоль берегов Новой Земли с севера на юг? Проверить хотя бы примитивными расчетами.

Просмотреть работы» — следует список 49 работ, среди авторов которых Визе, Зубов,

Дзердзеевский, Лесгафт, Юдин, Карелин, Данилов, Назаров (тот самый, с которым он

полемизировал) и многие другие исследователи Арктики.

В тетради — записи, относящиеся к научным интересам исследователя. Например: «В

придонных слоях обнаружены элементы атлантических вод, соленость выше 34,5%,

температуры несколько повышены (фраза подчеркнута Сомовым. — Е. С). Атлантическое

происхождение подтверждается инфузорией Salpingella Secata».

Мысль ученого не дремала, не останавливалась в своем движении и в годы войны. Сомов

записывает себе задание на ближайшее будущее: «Произвести приблизительный подсчет,

сопоставив количество тепла, поступающего в период таяния от речных вод (из последней

работы Антонова и Зотова взять средний слой пресной воды, подсчитать тепло), с

количеством атлантического тепла (из моей работы взять среднее месячное количество

тепла), сделать примерный подсчет поступления тепла от воздуха и сравнить с

количеством тепла от солнечной радиации, поступающего на лед и в воду. Последнее, по-

видимому, должно в очень большой мере преобладать над остальным».

Время шло. Поздней осенью 1942 года Штаб морских операций вернулся в Архангельск

на ледоколе «Ленин». По пути, при выходе из Югорского Шара, соединились с новым

ледоколом «Анастас Микоян». Охраняли их три крошечных деревянных суденышка,

вооруженных противолодочными бомбами, акустическими приборами, минными тралами

и легкими пулеметами. Ледокол «Анастас Микоян» наткнулся на вражескую мину, взрыв

вывел из строя одну из кормовых машин.

Штаб морских операций Западного района Главсев морлути на острове Диксон на зиму

свертывал операции, и Сомов ждал решения своей судьбы. Как и Фролова, его временно

откомандировали в Красноярск, в родной Арктический институт, который эвакуировался

туда из блокированного Ленинграда. Для этого вначале пришлось ехать в Москву, откуда

Сомов должен был добраться до Минусинска: там жила его эвакуированная семья — жена

и маленький сын. Вскоре все они перебрались в Красноярск.

Но наступала новая весна, и это означало возвращение на Диксон для обслуживания

морских операций. Готовиться надо было основательно. Не хватало ледовых карт, и Сомов

вычерчивал их вручную. На Диксон летели через Москву — Архангельск. Семья

добралась на Диксон с попутными самолетами.

Осень 1943 года была в Арктике тревожной. Фашистские подводные лодки преследовали

суда торпедными атаками. Прибывшая на Диксон семья Михаила Михайловича разделяла

все арктические тяготы военной поры. Сынишке было около десяти лет; в школу,

находившуюся в порту, он зимой добирался через пролив. В

тяжелую зимнюю пургу

занимался дома с матерью.

Остро пережил Сомов трагедию крупного грузопассажирского судна «Марина Раскова».

12 августа 1944 года оно было торпедировано врагом, конвоиры-тральщики потоплены. Из

354 пассажиров, среди которых было более 100 женщин и детей, небольшая часть

спаслась на шлюпках и кунгасе. Их долго мотало по морю, многие умерли от голода и

жажды. Остальных спасли летчики С. Сокол и М. Козлов.

Сомов вместе с синоптиками Штаба занимался спасением людей с «Марины Расковой».

Разработал возможные схемы дрейфа шлюпок и кунгаса, определил район поисков. В

соответствии с этим ежедневно составлял план полетов каждого самолета. Когда Козлов

на своем гидросамолете нашел кунгас и попросил прислать судно, чтобы забрать

измучившихся людей, Сомов с возгласами: «Нашел, нашел!» — поспешил к Минееву с

радиограммой в руках. Тот запросил военных, но ни одного свободного корабля

поблизости не оказалось.

У Козлова кончалось горючее, а уйти от найденного с таким трудом кунгаса значило

потерять его. Радиограммы шли в Штаб и обратно, и Козлов решился сесть на воду и

забрать людей. Взлететь он, конечно, не смог бы. Бурной радостью встретил Сомов

известие Минеева, что на помощь к Козлову движется тральщик.

При постоянном напряженном труде, тревоге за людей Сомов оставался заботливым

семьянином. В своих записках-воспоминаниях он рассказывает о тяжелом обратном пути

из эвакуации с Диксона до Москвы. Осенью 1944 года Штаб погрузился на ледокольный

пароход «Седов», здесь были и семьи сотрудников. При подходе к Югорскому Шару была

объявлена первая тревога в связи с приближением подводной лодки: «По боевому

расписанию я должен был мгновенно оказаться у котлов в кочегарке и приготовиться к

уничтожению ряда вещей, попадание которых в руки противника должно было быть

полностью исключено. Как и прежде, я скатился по трапам в кочегарку и приготовился

исполнить все, что положено по уставу. Но мысли мои оставались все же наверху, в

маленькой каютке, где безмятежно слало маленькое существо, а рядом с ним, полное

страха за его жизнь, металось материнское сердце, не знающее, как и чем защитить его от

нависшей угрозы».

Чувство долга не сделало его суровым, скорее наоборот. Михаил Михайлович до

последних дней своей жизни оставался человеком, палитра чувств которого была

необычно богата, разнообразна, и сами эти чувства подлинно человечны, щедры, красивы

и глубоки. В записках Сомова часто встречается эпитет «ласковый» применительно к

погоде, небу, озеру или островку. Он видел не только внешнее, он умел одухотворить,

очеловечить явление природы. О таких людях говорят: тонкая, богатая натура.

Путь домой был тяжелым. С «Седова» их пересадили на переполненное людьми

водолазное суденышко, которое несколько раз получало команду подойти к острову

Вайгач, забрать баржу либо удостовериться, что немецкая подводная лодка потоплена.

Команды то давались, то отменялись. Потом была объявлена воздушная тревога. Далее

путешественников пересадили на борт бывшего рыболовного тральщика, который и

доставил их в Архангельск.

Сомов надеялся на встречу с отцом. Но судно прибыло в день праздника, пропуск из

военного порта оформляли почти весь день, и в Архангельск Сомов попал через несколько

часов после того, как отец его отбыл в свой Мурманск, не дождавшись встречи с сыном.

В 1945 году, по окончании воины, Михаил Михайлович завершил занятия в аспирантуре и

защитил диссертацию на соискание степени кандидата географических наук. Диссертация

посвящена исследованию формирования ледовой обстановки в Карском море. Сомов

предложил и обосновал в ней оригинальную обобщающую схему процессов зарождения,

развития и разрушения ледяного покрова этого моря, что имело и прогностическое

значение для этих явлений.

Это было его первое лето после окончания института, проведенное не в Арктике. Он

работал гидрологом в Центральном штабе морских операций в Москве при Главном

управлении Северного морского пути. Потом стал научным сотрудником морского отдела

Службы льда и погоды Арктического института. В начале 1946 года Сомов был назначен

начальником отделения ледоведенья Арктического института и перебрался в Ленинград

уже окончательно.

Еще до переезда, осенью 1945 года, ему довелось принять участие в полете на Северный

полюс. Полет этот стоял в плане высокоширотных маршрутов осенней разведки 1945 года.

Задачей этой непродолжительной экспедиции была ледовая разведка района центральной

части Северного Ледовитого океана, лежащего между 95-м и 138-м градусами восточной

долготы, который раньше никто не обследовал. Ученых интересовало состояние льдов

именно в позднее осеннее время. Подобных полетов еще не проводилось.

Двухмоторный самолет Н-331 вел М. А. Титлов, группа участников полета состояла из

шести человек. Полет был весьма сложным: стояли сумерки без солнца и звезд, в тумане и

облачности самолет неоднократно подвергался обледенению. Не малые надежды

возлагались на опытнейшего штурмана В. И. Аккуратова, который уже побывал над

Северным полюсом в 1937 году, а в 1941-м достиг полюса недоступности.

Аэронавигационных приборов, применяемых теперь, тогда еще не было, а слышимость

последнего радиомаяка на острове Котельном пропадала за 85-й параллелью.

На Северном полюсе самолет могут ждать какие угодно неожиданности, тем более в условиях, когда не видно ни одного из небесных помощников — светил. Поэтому на борту самолета были и палатки, и спальные меховые мешки на гагачьем пуху, и большой пневматический клипербот. Были припасены лыжи и карабины, специальный бензин, примусы, теплое меховое обмундирование, запас инструментов и продовольствия.

Смысл полета стоял в прямой зависимости от обязанностей Сомова. Льды встретились ранним утром у юго-восточной оконечности острова Большевик. Отсюда самолет развернулся и точно по меридиану, словно видел его, пошел к Северному полюсу. Титлов в 1944 году производил здесь ледовую разведку к северу от Арктического мыса. Дальше начиналось неизведанное пространство, пересеченное в свое время Нансеном на «Фраме» и нашим «Седовым». Все, что лежало севернее, было неизведанным, новым. Рассеянный свет полярных сумерек сглаживал очертания льдин и снега, туман и облака сливались с ними в «белую тьму». В ней нетрудно было принять за остров айсберг с несколькими вершинами, что и произошло.

Рассказывая об этом полете, Сомов восхищался героическими усилиями пилота Титлова и штурмана Аккуратова. Им и в самом деле приходилось не легко. Магнитные компасы, приближаясь к полюсу, работали все хуже, самолет приходилось вести по счислению. А на полюсе, где сходятся все меридианы и откуда путь лежит везде только на юг, требовалось так развернуть самолет, чтобы возвращаться по тому самому меридиану, по которому пришли.

Сомову для решения его задачи требовалось лететь пониже. Но стоило самолету попасть в туман или в облако, как он обледеневал. Титлов включал антиобледенительное оборудование и начинал искать выход, то снижаясь до бреющего полета, то набирая

большую высоту в поисках просвета между облаками. Однажды пришлось поднять

машину до 4700 метров (потолок ее был 5000), чтобы вырваться к свету. «По кабине

стучал лед, слетающий с винтов», — вспоминал Сомов. Люди испытывали кислородное

голодание. К счастью, через час облака рассеялись. Подобное обледенение пришлось

пережить не однажды.

Полет без ориентиров... И вдруг словно в подарок отважному штурману Аккуратову

незадолго до подхода к полюсу среди облаков появился тоненький серп луны,

Определившись, самолет сделал круг над Северным полюсом. Как полагается пионерам-

первопроходцам, они сбросили на лед буек с запиской, а радист отстукал рапорт Папанину.

Сомов собрал интереснейший материал о состоянии льда в центральной Арктике в

осеннее время. «Одной из задач нашего полета было определение южной границы

паковых льдов в районе, расположенном к северу от моря Лаптевых, — записывал он. —

Эта задача была полностью разрешена. Граница лакового льда установлена со всей

достоверностью...

Наш полет дал и некоторые материалы по методике наблюдения за льдами. В частности,

тщательно проводившиеся наблюдения за расположением трещин среди паковых льдов

показывают, что путем таких наблюдений можно выявить генеральное направление этих

льдов. Чрезвычайно интересны происхождение и пути следования больших одиночных

айсбергов в приполюсном районе, не менее любопытно и происхождение крупных

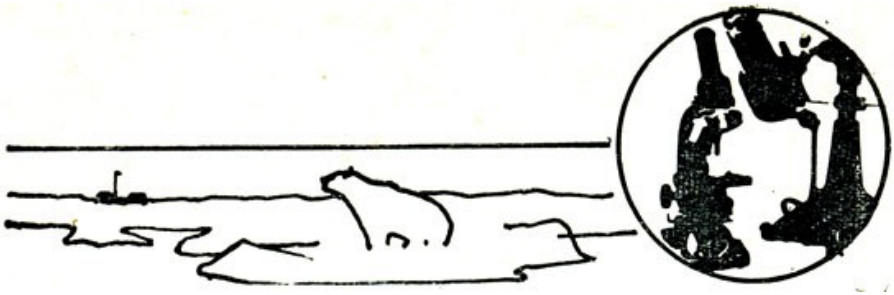
разводий, наблюдавшихся нами на самом Северном полюсе».

Наблюдения, собранные на Северном полюсе в 1945 году, в какой-то мере пригодились

Сомову в 1948, когда он совершил посадку на полюсе и выполнил целый цикл

океанографических работ о дрейфующих льдах.

Небесный свод, горящий славой звездной,



Таинственно глядит из глубины
И мы плывем, пылающею бездной
Со всех сторон окружены
Ф. Тютчев

4. Космические наблюдения

Михаил Михайлович Сомов ничего не делал формально. Изучая в институте философские основы марксизма-ленинизма, познавая диалектический материализм, он всякий раз как бы заново осмысливал окружающие явления жизни. Нет, он и прежде не воспринимал мир, особенно природу, как нечто раз и навсегда данное. Движение, развитие, непрерывные изменения, их взаимозависимость — все это встречалось на каждом шагу.

Однако изучение передовой философии века укрепляло его позицию, повышало уверенность в том, что выбрана она правильно.

Арктические моря — Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское — это по существу заливы Северного Ледовитого океана. Нельзя научиться хорошо прогнозировать ледовую обстановку на Северном морском пути, не изучив характера всей центральной части Северного Ледовитого океана, всех его особенностей. Природные явления этого региона надо изучать комплексно.

После войны Михаил Михайлович участвовал в различных высокоширотных экспедициях в 1946, 1948 и 1949 годах. Участвовал он и в работе так называемых «прыгающих групп», когда с самолетов на лед на несколько дней высаживались бригады ученых одновременно в разных районах Арктики. Бывал и в экспедициях на кораблях. Итогами этого тяжелейшего, кропотливого и вместе с тем вдохновенного

коллективного труда стало

уточнение рельефа дна Центральной Арктики, новые данные о дрейфе льдов,

распределении теплых атлантических вод и элементов земного магнетизма. За

выдающиеся научные результаты в этих экспедициях Сомов был награжден орденом

Ленина.

На рисунке М. М. Сомов

проводит

гидрологические
наблюдения. Фото Е. Яцуна
Чего

стоило

открытие
экспедицией

«порога
Ломоносова» в 1948 году,
который, как вскоре выяснилось,
оказался хребтом Ломоносова! С
каким чувством опускал Сомов
трос лебедки в океанские
глубины, «ощупывая» дно,
обнаруживая,

к

своему
удивлению, крутой хребет,
словно разделяющий донную
чашу океана на две половины!
Ученый был рад обнаружить
новое и начисто лишен
тщеславного

желания
прославить себя. Впрочем, сам
он не видел в этом никакой
заслуги. Ведь так и надо. А в
последующих его официальных характеристиках появлялись такие строки:

«Работая в составе высокоширотных экспедиций 1948 и 1949 годов, Михаил Михайлович

Сомов руководил подвижными научными группами, которые охватили своими

исследованиями ранее не посещавшиеся районы Арктического бассейна и вместе с

другими научными группами сделали ряд важных географических открытий, в том числе

и мощного подводного хребта, разделяющего Северный

Ледовитый океан на две части».

Экспедиции, которыми тогда руководил Сомов, открыли и другие особенности

океанического дна в том районе — затопленные горные плато, подводные гряды и

полуострова, глубокие каньоны и ложбины. Хребет Ломоносова связывает наш

Евразийский материк с Американским и позволяет по-новому истолковать геологическую

историю северного полушария.

Начиная с 1948 года путем высадки на лед небольших научных групп для

кратковременных наблюдений практически была исследована вся площадь океана. Каждая

группа имела в своем распоряжении необходимое количество самолетов. В каждой из

экспедиций участвовало несколько десятков научных работников разных специальностей

— океанологов, геофизиков, метеорологов, ледоисследователей, аэрологов и так далее.

Они располагали специально изготовленным портативным оборудованием.

Но ведь нужны и длительные наблюдения, чтобы изучить сезонные изменения

метеорологических, гидрологических и геомагнитных явлений. Нужна плавучая научная

станция.

Названные выше исследования велись в основном в западной части Арктического

бассейна, северо-восток же оставался неизученным. Подходил и его черед. Планы новой

научной экспедиции на дрейфующей льдине обдумывались и разрабатывались долгое

время. Учитывая солидный опыт полярных исследований и высокие человеческие

качества М. М. Сомова, его назначили начальником экспедиции «Северный полюс-2».

Обстановка тех лет сложилась так, что в отличие от экспедиции Папанина и всех

последующих экспедиций дрейфующая станция «Северный полюс-2» не загружала печать

освещением своей работы». Родные и близкие участников экспедиции имели весьма

туманное представление о характере их длительной

командировки. Переписка была почти
невозможна.

Сомов рассказывает в дневнике, как они сами грузили на самолет свое имущество —
больше трех тонн. Как с трудом разместились в битком набитом самолете и семь часов
летели, не имея возможности вытянуть ноги. Самолет не отапливался, снаружи было 40
градусов. В спешке перед отъездом не успели как следует поесть.

Сомов и его товарищи не были богатырями или мастерами спорта. Каждый в жизни своей
изведал лишения и в тридцатые годы, и в период войны, и сразу после Победы. Один
страдал от жесточайшего ревматизма в суставах пальцев, другой — от радикулита, третий
— от катара желудка. Но когда Сомов рассказывал о пережитом на льдине, получалось,
что прибывшему в середине срока их работы доктору Воловичу нечего было делать, кроме
как исполнять обязанности повара. А гидролог Саша Дмитриев спустя 20 лет со смехом
вспоминал, как просил у Сомова разрешения взять поллитра спирта, чтобы хорошенько
растереть поясницу простывшему магнитологу Рубинчику (да заодно без лишнего шума
взял и хороший кус колбасы: нельзя же весь спирт потратить только в качестве
наружного...). Такова память оптимистов.

Все они, как и их начальник, были относительно молоды и улетели от милых жен и детей.

Младший из них, сомовский аспирант Зяма Гудкович, разлучился с молодой женой два
месяца спустя после регистрации в загсе.

Сегодня номера советских дрейфующих станций в Северном Ледовитом океане
приближаются к трем десяткам. Эти станции куда лучше оборудованы, снабжены более
совершенной техникой. Самолеты, летающие в Арктике, тоже превосходят своих
предшественников. Арктика ничуть не подобрела, но на свиданье с ней люди выходят
лучше подготовленными. И стало это возможно именно на основе опыта тех, кто шел

первыми.

Льдина, на которую высадилась группа Сомова, была большая, паковая, матерая,

толщиной в 2—3 метра. Но и она потрепала им нервы, разламываясь на куски, дыбясь

торосами. За год дрейфа на льдине они пережили пожар радиостанции, аварию самолета,

нападение белого медведя, свирепые ураганы. Видели разверзавшиеся под их ногами

трещины, уходившие в многокилометровые глубины океана. Смертельная опасность

подстерегала не раз.

И вот они на льду. Сомов достает легкий дюралевый шест с красным полотнищем

родного нашего флага и втыкает его на вершине снежного холмика. Идет взглянуть на

место будущей станции. Но летчики торопят, надо разгружаться.

«Грузим на привезенные с собой нарты большую палатку будущей радиостанции, ворох

оленьих шкур — застелить в ней пол, баллон с жидким газом, газовую плитку, железные

лопаты, топор, упакованные в жестяные банки десятидневные пайки, спальные мешки и

так далее. Наваливаем на нарты около полтонны и впятером тянем их на свое поле.

Первые 100 метров по молодому льду с тонким слоем снега проходим сравнительно

быстро. Останавливаемся отдохнуть, только выйдя на старый, неровный, сильно

заснеженный лед. Отдохнув, перетягиваем вязнущие в снегу нарты всего лишь на 20

метров. И так, отдыхая через каждые 10—20 метров, медленно выбиваясь из сил и

проваливаясь в снег, тащимся к центру поля. Отойдя от места высадки - примерно на

полкилометра, бросаем нарты и идем вперед выбирать место для лагеря.

Я уже не впервые нахожусь на паковых дрейфующих льдинах, но первый раз в жизни

выбираю место для дрейфующего лагеря. По какому признаку его выбирать? Мне не

хочется перед своими товарищами, в большинстве совершенно не искушенными в

подобном вопросе, демонстрировать свою некомпетентность. И я более или менее

убежденным тоном говорю, что лагерь должен находиться примерно в центре льдины и по

возможности располагаться на буграх. Наконец место выбрано. Подтягиваем к нему нарты

и разгружаем их. Двое остаются собирать палатку, а трое сразу же возвращаются за новой

партией груза. На этот раз поступаем умнее, грузим всего килограммов 200...»

Одни перевозят грузы, другие строят радиостанцию. Снова прилетает самолет с грузами.

Вечером в отстроенной палатке радистов — дымящееся ведро пельменей и горячий чай. И

сразу провалились в сон.

Летчики привезли им в помощь упряжку собак, прозванную ПСИ-10. Казалось, все шло

хорошо, но 4 апреля в 50 метрах от радиопалатки была обнаружена первая сквозная

трещина. Она «дышала», то суживаясь, то расширяясь. Первый ночной дежурный Зяма

Гудкович разбудил Сомова ночью, сообщив, что трещина расширилась больше чем на

метр.

Вот и первый случай, когда решение должен был принять начальник. Уже оборудована

радиостанция и поставлено несколько палаток, но еще далеко не все. Люди зверски

утомлены, они только что разместились, устроились, греются, а лагерь уже надо перевести

на более надежное место. Надо спешить, пока еще есть «транспорт», ПСИ-10, его

оставили на 10 дней. Каюр — тот же Гудкович, наскоро обученный «умельцами» —

радистом Курко и аэрологом Канаки. Гудкович мучается, но «умельцы» - то перегружены

безмерно, особенно радист. И все же даже с таким транспортом легче, нежели когда

тащишь нарты на себе.

Задачи следуют одна за другой, а подчас надо решать их одновременно. Правильно

выбрать место для лагеря и аэродрома и быстро туда перебазироваться. Научные плановые

работы начать сразу же и вести их регулярно. Быт наладить так, чтобы жизнь шла, как

часы, чтобы люди были сыты, здоровы, энергичны, чтобы регулярно мылись в бане.

Баня на льдине? Вот именно. В Арктике чистоплотность — дело не внешнее.

Передо мной сброшюрованные тетради в синем картонном переплете: «Вахтенный

журнал Восточной дрейфующей станции». Записи карандашом и чернилами вели все

дежурные по очереди. Встречаются и распоряжения начальника, и его благодарности, и

благодарности пилотов за хороший аэродром, и чертеж льдины, и рисунок бани... На

полюсе, на льдине, раздеться в обогретой палатке догола и мыться горячей водой — это ли

не наслаждение! Первая запись о бане сделана 30 апреля.

Баню придумал Михаил Комаров. Он значился тут механиком и комендантом аэродрома,

но за его плечами была богатая событиями, героическая жизнь. Опытнейший летчик,

участник войны, раненый, с осколками в ноге. Мог бы сидеть дома да греть поясницу, но

разве это жизнь для такого человека! Это был увлеченный, упоенный искатель

нерешенных задач, «арктический Кулибин», который наслаждался, находя решение. Сомов

не ошибся в нем, умел подбирать людей. Чуть что — и обращался к Комарову: «Миша,

подумай...» И Комаров думал ночь, думал день. А потом, не имея ни станка, ни настоящего

материала, делал из старых газовых баллонов или из жестяных коробок от пельменей

нужное приспособление.

Сомов и сам любил мастерить. Еще в 1946 году на ледоколе «Северный полюс», где

Сомов был заместителем начальника экспедиции по научной работе, он активно

участвовал в создании и испытаниях гидростатического мареографа для получения

сведений о колебании уровня моря, покрытого дрейфующим льдом. На ледоколе был

построен оригинальный тип мареографа, допускавший возможность работы с борта судна,

несмотря на его снос при дрейфе. Не сюда ли протянулась ниточка мыслей от наблюдений

Сомова за щепками на воде, о которых мы упоминали выше? Этот мареограф встретится

нам и в Антарктиде: в дневнике Первой Советской антарктической экспедиции 20—22

ноября сделана запись: «На припае у мыса Хмары М. М. Сомовым с помощью мареографа

осуществлены наблюдения над приливно-отливными явлениями».

Вместе с Комаровым Сомов на льдине сконструировал и построил дрейфограф —

автоматический прибор для непрерывной регистрации направления и скорости дрейфа

льдины. Правда, он не вполне удался и требовал доработки.

Годичный дрейф — впервые... Сколько еще нерешенных технических задач, сколько

приборов и устройств недостает и существует только в мечте, мыслях, в изобретательных

головах! Парторг СП-2 М. М. Никитин, вспоминая о дрейфе, рассказывает, что Сомов

призывал всех участников дрейфа активно заняться созданием новых устройств,

рационализацией процессов научных наблюдений. Была введена книга

рационализаторских предложений; на производственных совещаниях и в научных группах

Михаил Михайлович не уставал говорить о важности движения рационализаторов,

поощрял наиболее активных.

И вторую важную черту начальника станции отмечает Никитин: он превратил в

непреложный закон взаимную помощь и поддержку, о которой заговорили коммунисты.

Свободного времени па льдине почти ни у кого не оставалось, зато научная программа, как

правило, перевыполнялась.

Чем он их так покорил, этот Сомов? Откуда взялся у него непререкаемый авторитет?

Почему все его распоряжения выполнялись с такой готовностью? Молсет быть, он

завораживал своей железной волей, какой-то особой осанкой? Нет, все было много проще

и много сложнее.

Люди разных характеров и привычек, они прожили этот трудный год без мало-мальски

серьезных конфликтов. Были бескорыстно увлечены, захвачены делом, понимали смысл

своей работы. И все же есть основание думать, что 'превратиться в единую сплоченную

семью им помогла также и личность начальника экспедиции.

Сомову было 42 года, арктическое воспитание сам он получал уже добрый десяток лет.

Опыт помогал многое предвидеть, — товарищи это ценили.

Распоряжения Сомова были всегда обдуманны, основательно мотивированы. Хорошо

развитое чувство ответственности оказалось заразительным. Нормы, по которым он

спрашивал с других, он относил к себе самому в первую очередь.

В подобной экспедиции — уйма тяжелых работ. Одна подготовка аэродрома чего стоит!

Но при этом остается в силе главное: каждый ежедневно выполняет свои личные

обязанности по своей прямой специальности согласно научной программе. В том числе,

конечно, и океанолог Сомов. Однако в нужных случаях он и грузы возит, и расчищает

аэродром, работая «в должности бульдозера». Бьет на совесть? А почему нет! Сам-то

живет по совести. Люди, ощущая к себе доверие и уважение,

платят взаимностью.

Полюбили его, конечно, и за его человеческие свойства: природную деликатность,

чуткость, доброту. И вместе с тем за живой юмор, острую наблюдательность, склонность к

шутке, без чего в Арктике жить просто немыслимо.

Естественно, что главным делом исследователей были сами исследования. Все они

проводились в обстановке тяжелой, необычной, но всегда в точно положенное время. Вот

как рассказывает Сомов о работе группы океанологов, куда кроме него входили Никитин и

аспирант Гудкович:

«Лунку в палатке мы приготовили не спеша и со всей тщательностью. Ледяной пол

застелили досками, соорудили специальную стойку для батометров и термометров,

установили маленький столик с сиденьем для записывания результатов наблюдения,

наладили в палатке газовую плитку от баллона, установленного снаружи...

Методы наших океанографических наблюдений теперь, возможно, покажутся довольно

примитивными. У нас, например, еще не было эхолота для мгновенного и непрерывного

измерения глубин. Но измерения эти проводились нами с высокой точностью при помощи

глубоководной лебедки конструкции Ю. Алексеева. Эта лебедка мгновенно автоматически

останавливалась, как только груз, подвешенный на конце сматывающегося с лебедки

троса, касался дна. Счетчик длины вытравленного троса фиксировал глубину океана.

Длина троса на лебедке позволяла измерять глубину океана свыше 5000 метров.

Регулярно выполнялись так называемые океанографические станции, от поверхности до

дна. На стандартных горизонтах, установленных для их станций, измерялась температура

воды с точностью до сотой градуса, брались пробы воды для последующего анализа на

содержание в ней хлора, кислорода и ряда других элементов. Измерялись скорость и

направление течения на основных горизонтах, измерялась

глубина океана. Доставали

пробу грунта с помощью специальной грунтовой трубки, глубоко врезающейся в дно. В

некоторых случаях производилось траление специальным небольшим тралом,

приносящим со дна на поверхность образцы грунта и животного и растительного миров.

Специальными, так называемыми планктонными, сетками с мелкой, строго определенной

стандартной ячеей производились погоризонтные обловы всей толщи океанской воды.

Все собранные животные и растительные образцы, равно как и некоторые химические

пробы, сразу же фиксировались соответствующими реактивами, затем упаковывались и

при первой возможности отправлялись на самолетах в Ленинград».

Таков был труд исследователей на «плавучей лаборатории». Но помимо этого начальник

должен был знать ежедневно состояние льдины, обходить ее и осматривать. На 'случай

разлома в лагере на льду всегда стояли готовые к плаванию два накаченных воздухом

клипербота, каждый из которых вмещал 4—5 человек. Двое специальных нарт были

укомплектованы закрытым брезентом и надежно увязанным аварийным запасом

снаряжения, способным обеспечить жизнь на льду в течение 10—20 суток для всех 16

человек.

А в личных рюкзаках каждого участника дрейфа лежал минимальный запас самых

необходимых в походе вещей: пара теплого белья, шерстяные носки и портянки, ножик, по

две банки сгущенного какао и мясных консервов, галеты, спички, табак и бутылка коньяку.

Аварийные рюкзаки хранились снаружи у палаток, на льду.

На случай разлома льдины было составлено тщательно продуманное аварийное

расписание, которое устанавливало очередность спасения имущества. В первую очередь,

конечно,— основной радиостанции и собранных материалов научных наблюдений, потом

наиболее ценного научного оборудования и продовольствия.

Все обдумано, спланировано, расписано. Но бывают неожиданности. На лагерь напал

голодный белый медведь. Стояла пурга, все сидели в палатках. Из своей палатки

высунулся Саша Дмитриев — и ахнул, нырнув обратно: в двух шагах поднимался на

задние лапы сам «хозяин Арктики»... Зверя успел заметить бывалый полярник Василий

Канаки, чей карабин всегда сверкал чистотой и стоял заряженным у входа. Метким

выстрелом он уложил медведя, чем спас товарища: двойной матерчатый слой палатки

мало что значил бы для могучей медвежьей лапы.

По следам медведя обнаружили, что он долго ходил между палатками ло всему лагерю.

Вот те на! Бдительность следовало повысить. Подумав, начальник станции издал приказ о

том, что шкура медведя достается тому, кто его первым увидит. Именно такого правила

придерживались местные жители Арктики. Но главной задачей было все же не губить

этих красавцев и по возможности не нарушать их привычной жизни. Медведи приходили

на станцию восемь раз. Когда визиты их были безобидными, их просто отгоняли.

С таянием льдов появились снежницы, целые озера воды. Ходить можно было теперь

только в резиновых сапогах. Комаров нашел выход. Он создал особый бур, с помощью

которого сверлил посередине снежниц отверстия и талая вода уходила через них в океан.

Льдина хоть отчасти «просохла».

12 июля 1950 года на льдине случилось несчастье: сгорела радиопалатка. В тот день

дежурил Михаил Погребников, вот его запись в «Вахтенном журнале»:

«...В 11 часов 02 минуты московского времени в лагере вспыхнул пожар. Горела палатка

радистов. На крик радиста Щетинина сбежались люди и начали тушить огонь. Черпая воду

ведрами из соседнего озерка, люди, не помня себя, лили воду в море огня, а огонь рвал и

метал, пожирая на глазах все, что могло и не могло гореть. Взорвался на движке бачок с

бензином, струя огня высотой около четырех метров с шипением ударила вверх и там

растаяла. Нужно было во что бы то ни стало спасти материалы наблюдений и документы.

Охваченные огнем чемоданы с документами были выхвачены из горящей палатки и

залиты водой.

Все это произошло в течение 5—6 минут. Палатка сгорела, как факел. Подоспевшие с

аэродрома люди помогли залить дымящиеся остатки одежды и спальных

принадлежностей. Радиостанцию спасти не удалось.

Вот она, черная, обгорелая и безмолвная, стоит на обуглившемся столе. Люди стоят тут

же, окружив ее и понуро опустив головы. Не слышно веселых острых шуток, людского

гомона: каждый близко принял к сердцу этот удар. Удар пришелся в самый

чувствительный нерв нашего лагеря: мы немы, хотя и слышим весь мир.

М. М. Сомов отдал распоряжение собрать новый передатчик. К сборке передатчика

приступили К. М. Курко, В. Г. Канаки и М. С. Комаров».

Надо ли говорить, что пережил Сомов? Он работал на аэродроме, когда вдали над

льдиной взвился фонтан огня. Добежав, вначале убедился: люди живы. Выяснил, кто

выхватил из огня чемодан с материалами, — из записи в журнале это было не ясно.

Оказалось — сам Погребников, скромный человек.

Собрать новый передатчик... Но из чего? Сохранилась аварийная радиостанция,

предназначенная для подачи сигнала SOS, один радиоприемник да передатчики

радиозонда. Почти двое суток Курко, Канаки и Комаров не отходили от рабочего стола, на

котором создавался передатчик. Без подключения аэрологической техники их сигналы не

были слышны, слишком далеко от берегов находилась льдина. Сомов, осунувшийся,

молчаливый, подходил, смотрел и уходил. Без передатчика кто найдет их в ледяной

пустыне!

Связь была установлена. Смонтированную из остатков

старого передатчика собственную

схему Курко назвал «головешкой» и работал на ней даже тогда, когда летчики привезли

новую радиостанцию.

О причине пожара можно было догадаться. В связи с нехваткой бутан-пропана стали

пользоваться керогазами. В керосин могла попасть капля воды, получилась вспышка.

Щетинин, выйдя из палатки, чтобы прокопать канавки и отвести воду, оставил керогаз

непогашенным.

Человек раскрывается в испытаниях. Хорошо знали Сомова полярные летчики, работа

которых давала возможность проверять друг друга отнюдь не на словах. За глаза его

называли Мих-Мих. Штурман Валентин Иванович Аккуратов в своих воспоминаниях о

Сомове рассказывает об одном драматическом эпизоде, в котором характер Михаила

Михайловича проявился очень рельефно:

«В течение почти десяти лет мы бороздили с ним небеса над морями Арктики, вместе

искали льдину под научную станцию «Северный полюс-2». Я не раз прилетал к нему в

лагерь в долгую полярную ночь, а потом .вместе эвакуировали, снимали экспедицию с

искореженной сжатиями льдины. Всегда спокойный, полный энергии, без аффектации

показного мужества, он удивлял нас, летчиков, своей смелостью, неутомимостью и

фанатичной преданностью своему нелегкому делу. Товарищи по работе любили и уважали

его. А мы, летчики, избалованные вниманием и хорошим отношением к нам полярников,

готовы были Мих-Миха за его мужество и искренность носить на руках. Каждый полет к

НЕМУ на льдину мы считали праздником. С течением времени наша вера в него не только

оправдалась, но и неизмеримо возросла.

Однажды под 7 ноября, когда полярная ночь надолго опустилась над лагерем СП-2, мы с

летчиком Орловым Г. К. на американском самолете СИ-47 выполняли свой последний

полет по снабжению станции. На борту машины в качестве

инструктора в составе экипажа

был Герой Советского Союза М. В. Водопьянов. Он уже не управлял самолетом, но как

наставник с колоссальным опытом арктических полетов был крайне для нас полезен.

Во время разгрузки самолета льдину неожиданно разломало пополам. Надо было

немедленно уходить. Размеры аэродрома угрожающе, почти вдвое, уменьшились, но

задержаться — значило потерять машину. Взлет происходил поспешно, так как вода

подступала к колесам самолета и торосы дыбились уже рядом.

Комендант аэродрома полярный летчик Михаил Комаров отчаянно махал стартовым

флажком, показывая направление немедленного взлета. В черной ночи полоса взлета,

выхваченная лучами самолетных прожекторов, показалась мне крайне малой. Но машина,

взревев моторами, уже мчалась на взлет.

— Ветер, ветер в хвост! Форсаж! — закричал пилотам Водопьянов.

Прямо на нас, искрясь в свете фар изломами, бешено наползали торосы. Орлов вырвал

машину, но, не набрав еще достаточной взлетной скорости, она закачалась. Перепрыгнув

через первую гряду вздыбленного льда, самолет зацепился левым крылом за следующую и

с диким воем и грохотом упал на лед, по пути рассыпаясь на части. Через разлом в

фюзеляже меня выбросило в глубокий снег, и на какое-то мгновение я потерял сознание...

Оба пилота, Г. Орлов и Б. Осипов, залитые кровью, в бессознательном состоянии

полулежали на свих сиденьях, а между ними на полу лежал бортмеханик Н. Коровин.

Вытащив их на лед, мы с бортрадистом Наместниковым положили их на спальные

мешки, а Осипов, шатаясь, вышел сам...

В фюзеляже за ящиками я увидел Водопьянова. Голова его, от виска к виску, через весь

лоб зияла раскрытой раной. Он был без сознания, но дышал. С помощью Осипова я

вытащил его и положил рядом с Коровиным и Орловым.

Бинтами из выброшенной на лед аптечки туго перевязали Водопьянову голову, закрыли от

мороза (было 27 градусов) и, разыскав аварийную радиостанцию, попытались связаться с

лагерем, до которого было километра три. Но, увы, лагерь молчал.

Положение наше было отчаянным. Мороз крепчал, поднялся пронизывающий ветер.

Чтобы не заморозить раненых, втащили их в самолет и закрыли оленьими шкурами.

Решили подождать еще два часа. А потом одному из нас следовало отправиться искать

лагерь, из которого, конечно, при взлете в темноте падение самолета не было видно. Но

мы знали, что там уже большое беспокойство, так как радиосвязь после взлета

прекратилась.

Прошло два часа. Определив направление по звездам, я стал готовиться к выходу. Но тут

со стороны лагеря замелькали лучи фонарей и из-за гряды торосов к нам подбежала

группа людей во главе с Сомовым. Тяжело дыша, весь заиндевевший, увидя нас у

разбитого самолета, Мих-Мих крикнул:

— Живы! Как же мы напугались! Ну, ничего! Сейчас будете в лагере. Как только вы не

вышли на связь, я тотчас вызвал самолет Титлова.

Уложив на захваченные нарты Водопьянова и Коровина, мы двинулись к лагерю. Эти 3

километра пути по гребням торосов показались мне адом. Падая и проваливаясь в

глубокие расселины, заполненные снегом, мы еле плелись. Если бы не Сомов и его

коллеги, мы бы никогда не прошли этот жуткий путь сквозь шевелящийся в ломке лед.

Ныли ушибы и раны. Мороз жег лицо нестерпимым пламенем, а сами мы под меховой,

тяжелой одеждой были мокрыми от пота. В особо непроходимых местах Сомов тащил

стонущего Водопьянова бережно, буквально на себе, и находил еще время и силы для

теплых слов пострадавшим.

Через 3 часа мы были в лагере. Водопьянову и Коровину промыли и забинтовали раны и

уложили их в теплой палатке. Было трогательно видеть, как заботится Мих-Мих. Сколько

сочувствия и боли было в его глазах».

В составе участников дрейфа не было поначалу ни врача, ни повара. Готовили на камбузе

по очереди, и все считали это куда более тяжелым делом, чем вырубание ледяных

«кабанчиков» или разравнивание аэродрома. Летопись станции СП-2 изобилует

комическими эпизодами во время этих злосчастных дежурств. Один, желая сварить кашу,

насыпал полную кастрюлю крупы и, залив ее водой, долго выкладывал в миски ползущую

из кастрюли вверх кипящую крупяную массу. Другой сварил кусок оленьего мяса вместе с

деревянной биркой. Но товарищи предпочитали не придираться друг к другу, надеясь на

снисходительность в момент их собственного дежурства.

На первый взгляд врач никому не был нужен. Но ведь и неожиданности бывают — с

человеком всякое может случиться. Даже с начальником. У Сомова заболел зуб. Врач на

льдине уже был, но, увы, не дантист. В вахтенном журнале 1 ноября записано, что Сомов

отбыл на мыс Шмидта. Там все друг друга знали, и поэтому появление Сомова не

осталось незамеченным. Однако дантист, в кабинет которого вошел рослый человек в

меховых штанах и кожаной куртке, не задал никаких лишних вопросов л карточки

заполнять не стал. Удалил больной зуб и проводил пациента глубокомысленным взглядом.

Тот вышел, придерживая платок у щеки, и словно растворился в воздухе.

После шести месяцев пребывания на льдине группа сотрудников отбыла в Ленинград —

часть исследований сокращалась. С Сомовым остались Гудкович, Дмитриев, Курко,

Комаров, Никитин, Петров, Щетинин и Яковлев. К ним присоединились прилетевшие

новые товарищи — геофизик Миляев и доктор Волович.

На одном из самолетов на несколько часов прибыл Алексей Федорович Трешников. Был

он помоложе Сомова, и Михаил Михайлович даже в пору

антарктических экспедиций

называл его в своих записках просто Алексеем. Судьба их в некоторой степени связала

вместе: вначале к дрейфу готовились две станции, СП-2 и СП-3, начальником которой был

назначен Трешников. Одновременная работа двух таких станций дала бы свой

дополнительный эффект. Но планы изменились, экспедиция Трешникова попала на лед

несколько позже, в паре со станцией СП-4, которой руководил Евгений Иванович Толст и

ков.

В кармане А. Ф. Трешникова лежало для Сомова два письма. Одно он отдал сразу, другое,

подумав, не отдал совсем. В этом письме сообщалось о смерти отца. Товарищеское

сочувствие подсказывало: тут и так тяжело. Печальную весть узнает попозже, когда будет

дома, в кругу семьи.

Доктор Волович начал с того, что вступил в обязанности повара. Те, кто остался

дрейфовать дальше, сошлись в единодушном мнении о Воловиче как о пополнении

чрезвычайно ценном. Неунывающий, брызжущий юмором человек, он сочинял стихи,

любил музыку и если не находил себе применения по основной специальности, то все же

психотерапией не пренебрегал. Вторая половина дрейфа пришлась на полярную ночь, на

тяжелое, холоднющее время. А люди не могли не устать и за первые полгода.

Человеку нужна разрядка. В этом полярникам помогал веселый молодой пес Ропак,

которого летчики привезли вместе с упряжкой и подарили Сомову, как оказалось, в день

его рождения. Канаки шутил, что Ропака прислали вместо запчасти. Пес стал общим

любимцем, и люди, разлученные с теплым родным домом, отводили с ним душу. Пес

мужал у них на глазах, он оказался умным и, как полагал Сомов, даже самолюбивым.

Вскоре на льдине появилась и подруга Ропака, собачонка Майна, принесшая в положенное

время четверых милых щенков. Она умудрилась дать им

жизнь при пятидесятиградусном
холоде. И люди, перегруженные в те дни срочной перебазировкой лагеря, нашли все-таки
время и устроили для семьи Ропака теплый домишко. Сам Михаил Михайлович
привязался к Ропаку столь сильно, что взял его к себе домой в Ленинград. Правда, через
полгода Сомов убедился, что в городе такому псу жить невмоготу, и отдал его полярным
летчикам, летевшим в Арктику. Но расставание с четвероногим другом оставило в душе
человека свою болезненную зарубку. Позднее Сомов написал и опубликовал в журнале
«Север» небольшую документальную повесть «Ропак».

Столовались в кают-компании, большой палатке, которую научились основательно
обогревать и где за столом размещались все члены экспедиции. Там проходили и собрания,
выпускалась стенгазета.

В новогодний праздник тон задал «веселый доктор», он же — кок, он же —
неподражаемый солист. Готовя очередной борщ и жаря очередные антрекоты из
мороженого мяса, Воловин ненароком стал напевать утесовскую «Прекрасную маркизу»...

Так пришло вдохновение.

...Представим их себе, сидящих 31 декабря 1950 года в кают-компании на льдине в центре
Ледовитого океана. Тепло, все в свитерах, в уголке гудит паяльная лампа, которую Сомов
особенно часто применял для дополнительного обогрева.

После оглашения поздравительных телеграмм с Большой земли, короткой речи парторга
Макара Макаровича Никитина и различных тостов поднялся Волович. В его руках была
гитара. Начиналась неофициальная часть.

— Алло, алло, Мих-Мих, какие вести?
От вас давно известий нет,
Главсевморпуть душою с вами вместе,
Мы ждем — радируйте ответ.
— Все хорошо, тепло и безопасно,
Работа вмеру нелегка,
Вся наша жизнь идет почти прекрасно,
За исключеньем пустяка:

Случилось маленькое горе,
Чехол спалили на моторе,
А в остальном на льдине в океане
Все хорошо, все хорошо!
Присутствующие весело смеются. Лиха беда начало!
— Алло, алло! Но как движок зимою
Работать будет без чехла?
Радируйте подробной докладною,
Потеря как произошла?
Ай да доктор! Только недавно прибыл, а уже все знает...
...И что чехол, не в нем терзанье,
Сгорел движок до основанья...
А в остальном на льдине в океане
Все хорошо, все хорошо!
Алло, алло! Главсевморпуть в волненье

175°
170°
160°
к западу 155°
от Гринвича
11.V.1951
1.I.1951
81°
80°
1.IX.1950
1.X.1950
79°
78°
1.IV.1950
77°
76°
2.IV.1950
170°
165°
160°

И потому в кратчайший срок
Ответа ждем от вас без промедленья,
Как погорел у вас движок?

Все заливаются, кроме Курко. Для него вспоминать этот пожар — что собственную рану бередить.

— И что движок, не в этом дело,
Радиостанция сгорела...
А в остальном на льдине в океане
Все хорошо, все хорошо!

...Все было хорошо и на самом деле. Но испытания переходили в новую, куда более суровую фазу. Именно в черную полярную ночь льдина стала раскалываться, трещины прошли под палатками. В кромешной темноте надо было найти новое место для лагеря, собрать грузовичок — ГАЗ-67, проложить в ледовых буераках для него дорогу, все перевезти и выстроить заново. А мороз крепчал. Ведь как никак находились они не просто в Арктике, а в районе Северного полюса!

Дрейф СП-2

Повествуя о годе работы плавучей научной станции «Северный полюс-2», журналисты констатируют, что станция трижды меняла свое место. Эта цифра несколько округлена и самим Сомовым. Впервые станция, еще не до конца отстроенная, перебазировалась на новое место 8 апреля 1950 года из-за того, что по ее территории прошла «дышавшая» трещина. Здесь пробыли долго. В «пляжный» летний период многие палатки снова передвигались. С приближением полярной ночи лагерь перестроили, по возможности передвинув палатки, приблизив их друг к другу, и обложив снежными плитами ради тепла. Это переселение произошло 18 сентября.

Зимний период дрейфа был самым тяжелым и не только из-за сильного холода и темноты.

Подвижки льдов происходили все чаще, начался разлом льдины, стали дыбиться торосы.

Вот что записывает в вахтенном журнале дежурный по лагерю К. Курко о состоянии льда 13 января 1951 года:

«Лед непрерывно трещит или, вернее, грохочет. Грохот этот

напоминает артиллерийскую

канонаду. Иногда он слышен в отдалении, иногда в непосредственной близости от

палаток». На следующий день дежурный Г. Щетинин записывает: «Через небольшие

промежутки слышится грохот льда, к этому почти привыкли». 29 января: «В 150—200

метрах от лагеря началось сильное сжатие и торошение. Молодой лед толщиной около 70

сантиметров надвигается на наше поле, образует гряду торосов и обламывает края поля

кусками шириной в 5—6 метров. Торошение происходит периодически, но очень

интенсивно, лед проходит 3—5 метров за 15—20 минут. При торошении хорошо

ощущалось колебание всего поля». 31 января: «Торошение возобновилось с западной

стороны нашего ледяного поля».

Сомов распорядился о монтаже автомашины, для чего на место ее стоянки перенесли

рабочую палатку ледоисследователей. На льдину машину доставили в начале осени в

разобранном виде, и некоторых существенных деталей недоставало. Начальнику станции

было уже ясно, что переезд лагеря на новое место не за горами.

Опасный разлом льдины начался 4 февраля. Ночью слышались сильные толчки и треск

льда, через лагерь прошли две трещины. Одна прошла под рабочей палаткой

ледоисследователей, разорвав ее пополам. В трещину упал аккумулятор и психрометр

Ассмана. Обрушив снежный тамбур, трещина прошла через рабочую палатку магнитолога

— там выступила вода, все же находившуюся там вариационную станцию удалось спасти.

Н. Миляев спал, отдыхая после дежурства. Услышав треск льда, выскочил в чем

пришлось, позвал товарищей и стал вытаскивать наружу научные материалы и ценные

приборы. Только потом уже оделся и обулся. Трещина ползла к палатке-мастерской.

Вторая трещина отрезала радиомачты и ветряк от места креплений их оттяжек, и они

упали. Ледяная щель прошла в 5 метрах от рабочей палатки гидрологов, отрезав ее и

гараж от лагеря, и в 8 метрах от палатки радистов; она расширилась до 1—2 метров. Новая

трещина побежала от первой под шестигранную палатку, где был склад продовольствия.

Пересекла она и аэродром. Юго-восточная часть поля была практически раздроблена на

куски, между которыми на глубине 2—3 метров зловеще плескалась вода. Если бы человек

упал туда, то выбраться без посторонней помощи он бы не смог. А внизу была бездна

глубиной в несколько «километров.

Научные материалы и ценное оборудование срочно подготовили на случай вывоза. Первая

трещина разошлась до 4 метров, потом стала сходиться и снова разошлась. Лед продолжал

трещать.

Чтобы лучше обследовать льдину, нужен был свет. Небосвод понемногу светлел, и

полярники радовались этому как когда-то язычники, молившиеся богу солнца Яриле. В

одно из дежурств М. Никитин записал:

«Юго-восточное направление день ото дня становится яснее, и Зорькой в это время

любуешься и радуешься, что скоро покажется и Шарик (солнышко), так что нами полная

полярная ночь пережита». Зорька и Шарик написаны с большой буквы.

Г. Яковлев, только что поправившийся после пневмонии, записал в свое дежурство 5

февраля:

«Все ледяное поле, на котором базировалась станция, разломано, и трещины прошли по

всевозможным направлениям. Местами лед разломан на мелкие куски, где образовалась

целая сетка трещин. Жилые палатки оказались расположенными в вершине узкого клина,

зажатого между двумя ледяными массивами... Аэродром тоже поломало... На север от него

видны широкие трещины-разводья шириной до 50 метров... Грохот ломаемого льда...

Дежурства усилены, дежурный получил ракетницу, в районе лагеря постоянно горит

электрическая лампочка... Научные материалы и документы запакованы в чемоданы и

вынесены на лед, на открытое место. Несмотря на опасное положение, настроение у

коллектива станции бодрое, научные наблюдения не прерываются. Повреждения,

нанесенные разломами льда, постепенно исправляются. Коллектив дрейфующей станции в

трудный момент еще более сплотился и полон решимости выполнить до конца

возложенную на него задачу».

Да, положение было опасным, но впереди коллектив ожидало более страшное испытание.

В ночь на 13 февраля грохот ломающегося льда усилился, трещины вновь разошлись. В

ста метрах к юго-востоку от лагеря возник вал торосов. Он поднимался, наступал — ведь

выламывались льдины толщиной в 3 метра! Достигнув в высоту метров 7—8, вал

остановился. Но впереди него, поближе к станции, уже выдавливались вверх новые

громады льдов — шел новый вал торошения. Обломок льдины уменьшился до площади в

40 на 70 метров. Еще один вал — и гигантская ледовая мясорубка сметет все палатки и

имущество!

Все глаза смотрели на начальника станции. Что будет? Он казался совершенно

спокойным. Команда его прозвучала незамедлительно:

— Каждый делает свое дело согласно плану.

Он не спрашивал, все ли знают свое место в аврале, он в этом не сомневался. И вот на

соседнее, нетронутое разрушениями ледяное поле стали перебрасывать самое ценное

научное оборудование, жилую палатку, запасы продовольствия и горючего. Установили

там запасную радиостанцию.

К концу суток началось торошение с северной стороны. Началась сильная пурга.

Эвакуировать лагерь Сомов решил еще раньше, но надо было найти крепкую большую

льдину. В темноте. В разных направлениях группы полярников обследовали ледяной

покров, перебираясь через трещины и свежие гряды торосов.

Льдину нашли 17 февраля.

Самое жизненно важное имущество было уже перенесено через трещины на соседнее

поле. Оставалось перевезти его на новую льдину. Газик вошел в строй только 18 февраля.

А торошение усилилось. Ледяной вал надвигался на лагерь, был уже в 10 метрах от кают-

компании. Трещина прошла под палаткой бани, и палатка повисла над бездной. Лед

трещал, льдина испытывала толчки, как судно у стенки мола при неумелой швартовке.

Чтобы перевезти грузы, требовалась автомобильная дорога. Машина легко шла на

возвышенных местах, где ветер сдул снег, и буксовала на бывших снежницах, в

углублениях. Тогда ее поднимали домкратами, подкладывали под колеса доски. Хорошую

трассу дороги, отнюдь не прямую, нашли, зондируя снег во многих местах. Прорубали

проходы в торосах, через трещины создавали ледяные переправы, наводили мостки.

Итак, снова переезд — 18 февраля. К концу дня старая льдина сократилась до размера 30

на 40 метров. Ночевать на ней было рискованно, хотя подвижки льда прекратились. Эту

ночь люди провели в двух палатках, положив спальные мешки прямо на пол, на оленьи

шкуры, при наружной температуре 42—43 градуса. На новом месте жить стали в двух

палатках по четыре человека, а трое остальных — в радиопалатке на двух койках; спали

по очереди.

А что наука в такие дни? Небось, забыли о научной программе, не до того было? Да и

какая наука в морозы, когда на приборах оседает иней и изморозь! Ломались антенны я

мачты, рвались оттяжки. Но, несмотря на это, о главном деле — науке не забывали.

Научные исследования велись и «впрок», для того чтобы заниматься полученными

данными потом, в Ленинграде. Но были и текущие дела. Метеорологические наблюдения,

поначалу выполнявшиеся даже восемь раз в сутки, дали представление о климате

центральной части Северного Ледовитого океана, прилегающей к Тихому океану. Эти

сведения, как и аэрологические наблюдения, сразу же передавались по радио в

Арктическое бюро погоды и в Арктический институт. Они улучшали анализ

синоптической обстановки, особенно для восточного сектора Арктики.

11 апреля 1951 года станция «Северный полюс-2» закончила работу, и ее сняли со льдины.

Станция прошла извилистый путь в 2600 километров. Измерили 258 глубин. Несколько

раз пересекли подводный материковый склон и с большой точностью установили его

границы. Эти материалы были использованы при составлении Арктическим институтом

современной батиметрической карты Северного Ледовитого океана. Многое помогли

понять и пробы грунта. Часть найденной скатанной гальки и свежих обломков породы

говорила об их выносе со льдами с побережий Аляски, Чукотки и острова Врангеля, а

другая часть, найденная на краю Чукотского желоба, свидетельствовала о новейшей

тектонике. Сомов обнаружил слой воды тихоокеанского происхождения, расположенный

между слоем атлантической воды и верхним распресненным слоем вод полярных. Позднее

«тихоокеанская прослойка» была установлена почти на всей площади центральной части

Северного океана.

Были произведены 5 пятнадцатисуточных и 34 суточных станции наблюдения за

течениями на различных горизонтах по методу Нансена. Эти станции проводились и в

полярную ночь в период торошения и разломов льда, поскольку того требовала научная

программа. В течение всего года ежемесячно ловили планктон (по всей толще океана в

ограниченном районе) — этого прежде ни одна экспедиция не делала. Бентонические

сборы дали представление о донной фауне притихоокеанской глубоководной части океана.

Аэрологи получили характеристики стратификации не только

тропосферы, но и нижних

слоев стратосферы. Установили, что с высотой температура резко повышалась, иногда на

15—18 градусов. Выяснилось, что высота тропопаузы в Центральной Арктике подвержена

значительным колебаниям. Изучили некоторые характерные изменения скорости ветра с

высотой в приледном слое воздуха. Изучили характеристики радиационного баланса в

разные месяцы года. Магнитологи установили наряду с постоянным магнитным полем

немало магнитных аномалий вертикальной и горизонтальной составляющих.

Через три года после окончания дрейфа станции летчики нашли ее след—обломок льдины

с несколькими выгоревшими на солнце круглыми палатками: оставляли их черными, а

теперь они были почти белого цвета. Они стояли, словно на пьедесталах, напоминая

грибы. Дрейф ее происходил по кругу, он был антициклонического характера и стал

доказательством правоты теории профессора Зубова и его учеников.

Этот год на льдине был тяжелейшим в жизни каждого из участников дрейфа. Но был он и

самым значительным. И когда через 25 лет в Ленинграде собрались участники этой

экспедиции уже без начальника станции Сомова, без человека, навсегда оставшегося в их

сердцах, они называли этот год счастливым, называли годом Дружбы.

Вскоре по возвращении домой Сомов был принят кандидатом в члены Коммунистической

партии. В январе 1952 года товарищ Н. М. Шверник в Кремле вручил ему Золотую Звезду

Героя Советского Союза и орден Ленина.

В следующей дрейфующей экспедиции Сомов был уже консультантом. Он прилетел на

СП-3 к руководителю станции А. Ф. Трешникову. Где требовалось, давал советы.

Радовался тому, что кроме круглых палаток у полярников есть теперь теплые домики.

Экспедиция была оборудована намного лучше предыдущей, да и труд ее участников

изменился. В составе коллектива станции СП-3 был и кое-кто из товарищей Сомова по
льдине.

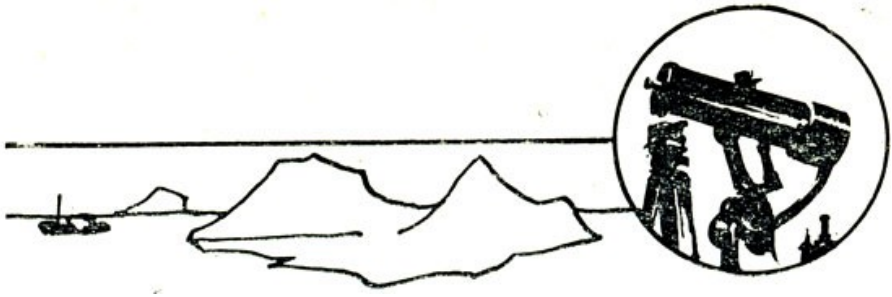
В ожидании первомайских гостей — группы ученых и руководителей родилась идея
построить снежный дворец, чтобы принять их достойно. Построить его решили из
снежных блоков, которые легко выпиливались ножовкой. Строили дворец кинооператор
Яцун и Сомов, остальные помогали в свободную минуту. Канаки, человек с творческой
жилкой художника, создал из снега скульптуру голов двух белых медведей у входа, они
держали ленточку, перегораживавшую вход. Ледяной пол застелили ковровыми
дорожками. Стены дворца светились голубоватым светом, две газовые плитки согревали
воздух.

Ленточку у входа во дворец перерезал прилетевший академик Дмитрий Иванович
Щербаков, которого тут же посвятили в полярники. Откинув меховой полог, гости увидели
столы с хорошей сервировкой, с закусками, фруктами и вином. «Юпитеры» ярко освещали
фантастическое помещение. Обед прошел как веселый банкет. Сомов был очень счастлив.

Когда Канаки ушел запускать радиозонд, Сомов наполнил два бокала и вышел к товарищу
поздравить его с Первым мая. Чокнулись, выпили. Наполненный легким газом баллом
бился на ветру. Михаил Михайлович рассмеялся, привязал к нему бокалы и они взлетели
вслед за шаром. В хрустальных сосудах вместо коньяка играло золотистое солнышко.

Снежный дворец не имел никакого отношения к работе, но и в этот поэтический замысел
Михаил Михайлович тоже вложил частицу души, легко отзываясь на все прекрасное. Глаза
его всегда загорались, если приходилось вспоминать и рассказывать о снежном дворце на
льдине.

Колумб Российский между льдами
Спешит и презирает рок.
М. Ломоносов



5. Наблюдения

По возвращении в Ленинград Сомов вскоре был назначен заместителем директора

Арктического института по научной части. В его обязанности входило планировать

научную работу института, а также заботиться о том, чтобы каждый полярник, сотрудник

института, рос как исследователь. Естественно, что начал он с самого себя.

Год на льдине обогатил его уникальным, бесценным опытом, ведь это был первый в мире

годичный дрейф ученых на льдине! Многое дали, в частности, океанологические

исследования. Дома, в спокойных нормальных условиях, ученый засел за докторскую

диссертацию. Через три года ему была присуждена ученая степень доктора

географических наук.

Сомов начал с решения жизненно необходимых задач, его ледовые прогнозы были нужны

для проводки кораблей по Северному морскому пути на восток и обратно. Изучение же

центральной части Северного Ледовитого океана преследовало более общие научные

цели. Погода и климат разных районов нашей страны зависели во многом от состояния

воздушной сферы и вод там, далеко, на северном куполе. Направление и сила ветров,

направление и сила течений, состояние магнитного поля и многое другое — все это нельзя

не учитывать.

Все эти факторы изучались давно. Но ведь движение воздуха или океанических вод,

передвижка льдов не знают государственных границ. Надо изучать явления природы не

только у порога родного дома, но и весьма далеко от него. И необходимо это не только в

силу великой любознательности человека, но и в целях охраны природной среды.

И. Д. Папанкн, А. Ф. Трешников и М. М. Сомов в Ленинграде. Фото Н. Карасева

Первый Международный полярный год состоялся, как мы уже говорили, в 1877 году.

Спустя 50 с небольшим лет ученые разных стран провели Второй Международный

"полярный год. Михаил Михайлович участвовал в нем как техник-гидролог, плавая в

дальневосточных морях. Не подошло ли время для Третьего Международного года?

Шестой материк был открыт русскими мореплавателями Беллинсгаузеном и Лазаревым в

1820 году. В пятидесятые годы нашего XX века на Южном полюсе работали научные

экспедиции австралийцев, аргентинцев, американцев, англичан, бельгийцев, японцев, и

других.

7 июня 1955 года Советское правительство направило правительствам стран, имевших в

Антарктиде экспедиции, меморандум, в котором разъяснило: законными оно признает

лишь те решения об Антарктиде, которые будут приняты при участии всех

заинтересованных стран, в том числе Советского Союза.

После этого советские ученые

были привлечены к обсуждению и решению вопросов о режиме Антарктики. Так родилось

решение о новом Международном геофизическом годе, который решено было начать с 1

июля 1957 года. К наблюдению за всеми геофизическими процессами подключилось 66

стран. Советский Союз стал готовить свою первую антарктическую экспедицию.

Готовилась она щедро, с полным пониманием нашей ответственности перед историей. На

этот материк советские люди отправлялись впервые, зато у них был богатейший опыт

изучения Арктики. Его использовали в полной мере.

На этой основе готовились оборудование, будущие здания, транспорт, питание. Тщательно

отбирались люди. Кто не желал быть первым среди советских людей, ступивших на эту

загадочную землю! Одних только зимовщиков требовалось отобрать около ста человек. А

сколько нужно участников морской экспедиции!

Сомов в ту пору был ученым и организатором, что называется, в расцвете сил. Он многое

умел, многое мог предвидеть, знал и наши пробелы, недостатки, без чего руководить

немыслимо. Получив предложение поехать начальником Первой советской экспедиции в

Антарктиду, он стал подбирать участников экспедиции.

Он изучил материалы всех антарктических экспедиций прошлого, в том числе и недавней

первой международной норвежско-британско-шведской экспедиции 1949—1952 годов,

которая осуществила пионерный поход с сейсмозондированием ледяного щита

Антарктиды. Всего они прошли 900 километров, собирая и уточняя сведения о мощности

ледяного панциря материка, его рельефе. Исследовательские работы широко развернули в

Антарктиде и американцы, не творя уже о ближайших соседях Антарктиды —

австралийцах.

На основе литературных источников Сомов представлял себе суровый характер этого

континента, который, по выражению американского ученого

Бэрда, люди знали хуже, чем

видимую сторону луны. Среднегодовая температура минус 30 градусов, ежедневные

бури... Какие там льды, какие ветры? Ведь там — кухня погоды всего земного шара.

Масштабы советской экспедиции были необычны: три океанских судна, самолеты,

вертолет, тракторы-вездеходы. Специально сконструированные жилые домики,

энергостанция, сложнейшее оборудование лабораторий.

30 ноября 1955 года дизель-электроход ледокольного типа «Обь» — головное судно

экспедиции вышло из Калининградского порта, а 5 января 1956 года подошло к

загадочному материку. Шло оно словно по улицам сказочного хрустального города —

айсберги походили на странные здания, на массивные дворцы. Белоснежный ледяной

барьер берега моря Дейвиса ослепительно сверкал под лучами солнца и уходил в

бесконечную даль. От него в сторону юга, постепенно возвышаясь, простиралось ледяное

плато.

При всем своем развитом чувстве прекрасного Сомов не переставал помнить и об

опасностях. Капитан «Оби» Иван Александрович Ман рассказывает, как, глядя на

плавающие айсберги, Сомов вместе с товарищами называл эти обломки ледника Эллен:

Лены, Ленки, Леночки... Незадолго до того он проштудировал книгу Р. Ловягина о судьбе

«Титаника», погибшего из-за столкновения с айсбергом, сделал себе выписки в тетрадь.

Он понимал, что значит столкнуться с такой громадой льда. Вся надежда была на

опытного, осторожного капитана. Продвигались они на основании лоции и морских карт

Антарктики, недавно полученных из Лондона, но обстановка требовала постоянного

уточнения. Капитан не подвел. Побратавшись когда-то с полярными летчиками, Сомов

сблизился и с моряками. Любовь оказалась взаимной, вместе им работалось хорошо.

Первым приказом Сомова на первой же остановке «Оби» в

Антарктике было: —

Пингвинов не убивать!

Они приближались к кораблю, эти непуганые любопытные создания, и люди с корабля

двинулись им навстречу. Двинулись дружелюбно. Сомов вскоре оформил свой устный

приказ официально, объявив окружающие места заповедником.

Антарктида показала характер в первые же дни. При ярком солнечном свете на толстый,

основательный лед спустили ящики с частями самолета, надеясь собрать его и совершить

авиаразведку. И вдруг все изменилось, ухнул ураганный ветер, мощный лед стал

раскалываться, ящики поплыли в разные стороны... Не такой это лед, как на Северном

полюсе. Здесь у берегов он был фирновый, рыхлый, образовавшийся из снега. Но люди

справились с первым испытанием, ящики подняли, никто не погиб. Самолет собрали

попозже, в другом месте. При его помощи выбрали участок берега для строительства

Мирного.

Поселок Мирный. Фото А. Кочеткова

Сомов помнил разгрузку на льдине, а тут ведь и масштабы и условия иные! Разгрузить

надо три корабля, причалов настоящих нет. Каждый новый

шаг экспедиции Сомов не раз
обсуждал в кругу своих сотрудников. У хорошего руководителя работают все — и
действительно, все трудились изо всех сил. Разгрузка судов оказалась задачей
сложнейшей, дело было срочным, время ограничено. Ведь от ледяного барьера судно, как
правило, отделял многокилометровый ледяной припай. Наловчились подавать грузы с
корабля на ледяной барьер, как на крышу пятиэтажного дома. В изобретении способов
немалую роль сыграл верный друг Михаил Семенович Комаров. На этот раз он был с
помощником, своим сыном. Аврал был напряженный, в нем участвовали все ученые,
независимо от званий и степеней. Разгрузка закончилась 14 февраля.

Фирновый лед... Легко было определить его, назвать, предостеречь товарищей. Но люди
привыкли к другому льду, а привычка укореняется, она сильнее новой информации,
сильнее предупреждений. И вот случилась беда.

Двадцатилетний отважный парень, тракторист-комсомолец Иван Хмара, желая спасти
трактор товарища, слегка осевший в лед в районе, огороженном предупредительными
вешками, вскочил в его кабину, попытался вывести трактор наверх и... ушел в ледяную
пучину. Это было вблизи разгрузки, кинооператор Л. Кочетков навел камеру на
трактористов и, сам того не ожидая, снял трагические кадры. А Хмара только что получил
радиограмму о рождении сына...

Для Сомова это был жестокий удар. На траурном митинге он был не в силах сдержать
обильные слезы. Вспоминая об этом событии, он, как всегда, готов был взять вину на себя:

«Виноват я, не догадался снять с кабины трактора дверцу, он бы успел выпрыгнуть...».

Сомов был последователен, и дверцы кабин у тракторов приказал снять. Позднее это
спасло жизнь другому молодому трактористу, который тоже попал под лед, но под водой
выскользнул из кабины и вынырнул из полыньи.

В Мирном был установлен памятный камень с именем Хмары, а на карте появился остров

Хмары.

В Антарктиде все было не так, как дома. Солнце двигалось справа налево, звезды на небе

— совсем иные, чем дома: на месте Большой Медведицы сиял Южный Крест. Молодая

Луна обращена выпуклой стороной влево. Самый теплый месяц — январь, самый

холодный — август...

Освоенный берег назвали берегом Правды. 13 февраля советская обсерватория Мирный

была открыта. Застройка поселка продолжалась, но и научно-исследовательская работа

началась незамедлительно. Сомов рассказывал, как руководитель аэрометеорологического

отряда доктор географических наук Георгий Михайлович Таубер еще до появления первых

строений «забрал с собой походную метеорологическую станцию, палатку, запас

продовольствия и топлива, поселился отшельником на ледяном берегу и проводил первые

систематические метеорологические исследования».

Советские ученые прибыли в Антарктиду ради интересов науки. Даже простое

перечисление сфер научных исследований этой экспедиции чрезвычайно внушительно:

весь комплекс метеорологических, аэрологических, актинометрических (изучение

лучистой энергии Солнца, небесного свода и Земли) и гляциологических (все о ледниках)

наблюдений. Сейсмологические, ионосферные, геомагнитные наблюдения. Изучение

полярного сияния, земных токов, космических лучей, свечения ночного неба. Наблюдения

за ледовым и гидрологическим режимом прибрежных вод, за колебанием уровня океана.

Аэрофотосъемка, океанографические работы, изучение ложа океана, его рельефа,

геологической структуры, термический и химический режим вод во всей их толще,

айсберги. Геологические исследования и биологические наблюдения за животным и

растительным миром и, наконец, исследования физиологии

человека, его акклиматизации
в условиях суровой Антарктиды.

Лучистая энергия солнца... Она дала о себе знать тотчас по прибытии на континент,
притом каждому. Трескались от ожогов губы, обгорало лицо — и это на полюсе. Пока
разыскали ящик с очками, предусмотрительно захваченными, пришлось бинтовать лицо
марлей, а глаза прикрывать засвеченной фотопленкой. Разработали «смазку» от ожогов. С
тех пор у Сомова даже в Ленинграде всегда хранилась бесцветная губная помада...

В Мирном были быстро построены электростанция и радиостанция, оборудована
телефонная связь. Но ветры, стекающие с ледяного купола, несли на Мирный массы сухой
снежной пыли, засыпали домики на улице Ленина до самых крыш. Пренебрегая
суеверием, Сомов поселился в доме номер 13. Михаила Михайловича называли
«президентом Мирного»... Позднее, когда были построены другие советские станции,
Сомов всегда вспоминал Мирный, где все начиналось, и шутливо называл эту первую
станцию «моя столица».

Антарктида... Многое было здесь по-иному, чем на севере. Летчики вплотную
встретились тут с «белой тьмой», когда исчезают тени и не видишь собственной
вытянутой руки. А Сомов нередко летал по многу часов. Так, 24 февраля 1956 года он
совершил беспосадочный полет в район геомагнитного полюса — полет длился 9 часов 40
минут. А 6 октября в течение 7 часов он с самолета обследовал территорию в 33 тысячи
квадратных километров к востоку от Мирного. Беды не случилось только в силу
огромного опыта пилотов Черевичного, Каша и Других.

На путях в глубину материка было множество бездонных трещин, опасных для людей и
тракторов. Летчики стремились их разведать и .предостеречь тех, кто двигался по
материку. И все же бывали случаи, когда спастись удавалось буквально чудом.

Талант руководителя заключается в умении настроить эту сложную, многоликую

человеческую машину, где каждый знает свое место, и дать ей толчок, запустить ее. Сомов

владел этим талантом в совершенстве. Помогало ему не только понимание задач, но и его

огромная человечность, любовь к людям. Но, доверяя им, он не забывал и проверять,

только делал это с большим тактом.

Мирный построен. Корабли возвратились домой, 92 человека остались зимовать в

Антарктиде, чтобы изучать этот неподатливый континент. Надо пробираться в глубь его,

совершать походы на санно-гусеничных поездах.

В намеченной программе таких заданий не было, но кому не хочется перешагнуть рамки

плана! Так заманчиво — пойти в глубь материка, дойти до такой точки, куда никто никогда

не ходил. Мы — первые советские люди, ступившие на этот материк, и не нам выбирать

задачи полегче. Нам за короткий срок предстоит сделать в Антарктике столько, сколько

исследователи других стран делали десятилетиями. Шаг в неизвестное? Именно. Заодно и

помощь тем, кто придет на смену, кто уже по плану двинется в эту страшную,

неизвестную антарктическую «глубинку»!

Разведку начали летчики. В 400 километрах от Мирного они высадили группу

исследователей во главе с доктором физико-математических наук А. М. Гусевым —

тренированным спортсменом, альпинистом и лыжником, заслуженным мастером спорта.

Люди прожили там в палатке пять суток. Снаружи было 46 градусов, внутри чуть теплее

— 30 градусов мороза. Кроме холода и злых ветров люди почувствовали здесь еще и

острую кислородную недостаточность, хотя высота не превышала 3000 метров.

Поход на юг! Но как пройти через зону ледниковых трещин? Летчики обследовали эту

область и указали проходы (сверху сбрасывали пустые бочки от бензина). Небольшая

экспедиция во главе с Л. Д. Долгушиным углубилась на 50

километров и поставила на

пути вешки.

Первый внутриконтинентальный поезд сформировали из двух тракторов С-80 (один с

бульдозером), трех специальных саней с грузом солярки, керосина, бензина и смазочных

масел. На трех других санях разместились жилой балок, камбуз и площадка для запуска

шаров-пилотов и аэрозондов, холодный склад. В жилой балок были также втиснуты

радиостанция, зарядный генератор с бензиновым двигателем и портативная сейсмическая

двенадцатиканальная станция для измерения толщины ледяного панциря, шлюпочный

магнитный компас, теодолит, хронометр (для астрономического определения координат

поезда), походная фотолаборатория и многое другое. В специальном плексигласовом

куполе в крыше балка помещался самодельный астрокомпас. Вход в балок проделали

сзади, в торцовой стенке, над входом горела лампочка. В санно-тракторном поезде балок

шел замыкающим.

Перед первым походом в глубь Антарктиды, 1956 Фото Л. Кочеткова

В создании и оборудовании первого санно-тракторного поезда для

внутриконтинентального похода Сомов был и автором замысла, и прорабом, и рабочим,

как вспоминают его товарищи. Как и на станции СП-2, Сомов делал все для расширения

программы научных наблюдений.

Как двигался санно-тракторный поезд? С головным трактором балок соединялся

телефоном, по которому тракторист получал команду взять на столько-то градусов вправо

или влево. «Флагштурманом» поезда был П. К. Сенько. Нередко, крутя ручку телефонного

аппарата и крича в трубку, он получал сильный удар электрического тока — поземка

наэлектризовывала телефонный кабель. Потом убеждался, что кабель оборван, и,

одевшись и захватив ракетницу, выскакивал из балка. Выстрелив так, чтобы ракета упала

прямо перед головным трактором, он останавливал поезд. А двое-трое выходили на

поиски разрыва провода.

Не только лед, но и снег тут был совсем иной, чем в Центральной Арктике. Снег-пудра

проникал в невидимые щели, залеплял лицо выходящего из балка человека и мгновенно

делал его мокрым. Поезд засыпало «по горло», и каждая остановка грозила стать «на

приколе» надолго. Когда надо было двигаться, люди раскапывали сани, отцепляли их,

трактор вытаскивал каждые сани в отдельности, потом их снова сцепляли. Когда

температура стала опускаться ниже 50 градусов, стальные водила саней начали рваться, а

за ними и стальной трос, которым их связывали. Керосин становился желеобразным.

Кислорода не хватало не только людям, но и моторам. Как чувствовал себя в этих

условиях начальник первого советского санно-тракторного поезда Михаил Михайлович

Сомов? Лаконичные записи в его дневнике — все о деле, о

важном. Координаты поезда,

температура, радиосвязь с Мирным, с пилотами. Трудности и радости. Дорога — как по

надолбам... В балке сырость — сушится одежда вернувшихся снаружи — и угар отдвижка.

Несмотря на все, 7 апреля товарищи вспомнили, что у Сомова день рождения.

Дежуривший в камбузе Андрей Капица, в ту пору младший научный сотрудник, а ныне —

член-корреспондент АН СССР, испек нечто вроде пирога и преподнес его

новорожденному, украсив зажженными свечами...

Чтобы представить типичные заботы начальника поезда, приведем запись из его дневника

от 9 апреля. День этот был обычным, не из тяжелых, поезд находился всего лишь на 95-м

километре пути:

«Подъем в 5.30 (мск). Температура воздуха 17,8°. Ветер 140,8 м/сек, пасмурно. Ночью

навалило много свежего снега. Снег рыхлый, с большим трудом удалось выдернуть

занесенный состав.

Двигаться начали только в 5.30. Через 10 минут остановились из-за перерыва связи

(телефона). Трактор остановили только ракетой. Комаров и Долгушин продолжали идти

вперед, даже потеряв связь с балком. На что они расчитывали, не имея курса, компаса и

каких-либо ориентиров, остается тайной, по-видимому, даже для них самих.

В 6.20 подошли к 95-му километру. На мою вчерашнюю просьбу выслать к нам АН-2 для

разведки впереди нашего пути получил отказ по условиям погоды. Сегодня случайно

связались с И. И. (Черевичным. — Е. С), на ИЛ-12 производящим разведку в море

Дейвиса. Попросил его подойти к нам и посмотреть, нет ли впереди нас трещин.

В 6.50 остановились из-за перерыва связи с трактором. Вскоре подошел ИЛ-12. И. И.

сказал, что из-за поземки и рассеянного света без теней ничего не видно. Придется делать

специальную разведку, подобрав хорошую погоду.

Только 4 часа спустя (т. е. в 10.30) добрались до

долгожданного сотого километра.

Несколько раз в пути останавливался второй трактор. Забивался снегом топливный

трубопровод.

На 100-м километре установили опознавательную пирамиду и снегомерную веху. Спустя

2 часа двинулись дальше. По словам Гусева, пролетая над этим районом в свое время с

Кашем, он видел трещины. Поэтому для предупреждения опасности впереди поезда

пошли Капица и Втюрин. Я ехал в кабине первого трактора с Комаровым, держа связь по

телефону со «штурманом» Сенько. Капица с Втюриным, увлекшись, ушли вперед (мы шли

со скоростью 3 километра в час) так далеко, что совершенно исчезли в темноте. Мы

остановились из-за неисправности адометра. Догнать впереди идущих мы уже не смогли.

Я начал беспокоиться об их судьбе. Приказал дать условленный сигнал — зеленую ракету,

что означало «остановиться и ждать». Подтверждающей зеленой ракеты от Капицы не

последовало. Мы дали красные ракеты — «вернуться». Ответа тоже не последовало. Не

видеть ракет они не могли — было уже совсем темно. Я утешал себя только надеждой, что

ракетница Капицы, которой тот хвастался, тоже не сработала на морозе. Так оно и

получилось в действительности. Я был настолько рад, когда они появились из темноты,

что у меня не хватило сил ругать Капицу за халатность.

В 15.40 остановились из-за того, что тракторы, сначала второй, а затем и первый,

забуксовали, а затем зарылись в снег. Кроме того, идущие вперед в темноте углядели

какой-то необычный волнистый рельеф, напоминающий трещины. Ходил и я вперед,

стреляли вверх ракетами и все же ничего толком в темноте разглядеть не сумели. Решил

поэтому остановиться ночевать. 108 км 700 м».

Переживания потяжелее наступили тогда, когда поезд на неделю замер в снежном плену.

Снег засыпал балки и сани. Люди пережидали, связывались с Мирным, иногда эта связь

прерывалась. Они впервые пошли на этот юг, в глубь Антарктиды. Может, зимой тут

всегда бывает так и самолету просто невозможно добраться до людей и вызволить их?

Однако уныния ни у кого не было.

Одиннадцать мужчин, запертые в снежном плену в условиях загадочного, слабо

изученного континента, не только не падали духом, наоборот, они много смеялись.

Двадцатичетырехлетний Андрей Капица прихватил с собой затрепанный томик

«Двенадцати стульев» Ильфа и Петрова. Сатирики-правдисты поддерживали дух

полярников. Сомов рассказывал:

«Если бы кто-либо из наших товарищей в Мирном, знавших до подробностей

драматическую ситуацию, в которой очутился поезд, смог бы заглянуть на минутку под

крышу нашего балка, он непременно решил бы, что все мы уже сошли с ума — такой

гремел неудержимо веселый хохот. Книжку читали бережно, с перерывами, растягивая

удовольствие на возможно более длинный срок».

Поход завершился созданием станции Пионерская в 375 километрах от Мирного.

Начальником новой станции стал А. М. Гусев. Сомов дружил с ним со студенческих лет и

сразу вспомнил о нем, когда начал готовить эту экспедицию. Нельзя было даже вообразить

лучшего начальника станции Пионерская, чем этот человек, соединивший репутацию

серьезного ученого с качествами закаленного спортсмена.

Вернувшись в родной Ленинград и рассказывая об экспедиции, Сомов никогда не забывал

о своем коллективе, о людях, которые делили с ним все радости и трудности первых 15

месяцев в Антарктиде. Он говорил:

«Оказавшись в совершенно незнакомой, очень сложной обстановке, решая порой задачи,

казалось, неразрешимые никакими средствами, коллектив зимовщиков всегда проявлял

неиссякаемую энергию, изобретательность, а главное — непоколебимую настойчивость в

достижении цели.

Я не знаю ни одного случая, когда кто-нибудь из участников экспедиции отступил перед

трудностями или опасностью. Наоборот, наиболее трудные, требующие особой смелости и

моральной стойкости задания воспринимались всегда с особой охотой.

Условия работы в полевых партиях, конечно, неизмеримо более сложны, чем в обжитом,

благоустроенном Мирном. Тем не менее все стремились именно в полевые партии. При

организации какого-либо трудного, а тем более связанного с риском похода мне ни разу не

пришлось решать тяжелую задачу — заставлять кого-либо участвовать в нем. Напротив,

всегда приходилось решать, правда тоже неприятную, задачу — кому отказать в таком

участии. - Это относится не только к ученым, естественно, заинтересованным в сборе

научных материалов, но решительно ко всем участникам зимовки — трактористам и

поварам, радистам и плотникам, врачам и электрикам, самым юным и самым пожилым. С

такими людьми было хорошо работать».

Первая Советская антарктическая экспедиция программу своих научных наблюдений

перевыполнила. Об этом свидетельствовали прежде всего созданные сверх плана станции

Пионерская и Оазис, а также и временные, выносные научные станции.

В течение всего года в Мирном действовали научные семинары и научные четверги, где

члены экспедиции выступали с докладами. Велась и научно-просветительная работа среди

технического персонала, и даже обычная общеобразовательная учеба для тех, кто в ней

нуждался. Верховной властью в этом коллективе действительно были Наука, Знание и все,

что относится к ним. Они диктовали свои правила жизни.

Экспедиция собрала богатейшие научные материалы. Значительная часть их вскоре

увидела свет в виде двух томов, изданных Академией наук. В Ленинграде Сомов также

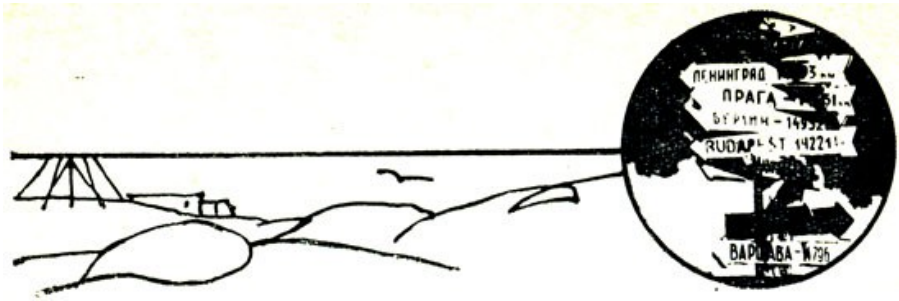
занялся подготовкой двухтомного отчета об экспедиции. В первый том вошли общее

описание экспедиции, ее дневник, список участников, рассказы о выгрузке, об
организации работы научных отрядов, о научном оборудовании, стационарных
наблюдениях, вновь созданных станциях и полевых научно-исследовательских работах. Во
втором томе были собраны статьи начальников отрядов и других научных сотрудников,
подытоживающие то новое, что советские ученые увидели на континенте. Оба тома были
иллюстрированы фотографиями и чертежами, таблицами и схемами. Редактором и
составителем обоих томов был М. М. Сомов.

В Арктическом и Антарктическом научно-исследовательском институте встал вопрос об
издании Бюллетеня Советской антарктической экспедиции. Сомов развернул работу по
изучению этого континента. Вслед за первой экспедицией в Антарктиду отправились
новые. Их возглавляли А. Ф. Трешников, Е. И. Толстиков и другие. В институте Михаил
Михайлович руководил всеми антарктическими исследованиями как заместитель
директора. Стал редактором на общественных началах созданного им Бюллетеня САЭ:
разрабатывал планы номеров Бюллетеня, беседовал с авторами статей, заказывал
рецензии.

Антарктида, загадка! Пришел срок, когда человек докажет свое превосходство, замкнет
твои таинственные пространства в контуры точных карт! Атлас Антарктиды... Сомов
видел в нем вещественное выражение итогов своего труда, а может, и жизни. Эта
неслыханная задача оказалась под силу советской науке. Атлас — дело не одиночек, а
коллективов, дело сотен и даже тысяч людей, обследующих материк, побережье, ледники
и омывающие материк воды. В него вложат свой труд не только ученые, но и пилоты, и
фотографы, и те художники, что на основе густой сети цифр нарисуют яркие, наглядные
карты. Но как отрадно знать, что первый камень в фундамент такого грандиозного дела

заложен тобой.



Шел я к высокому небу не зря,

Спал, укрываясь большими снегами...

Из песни

6. Направление

Еще в пору работы на дрейфующей станции СП-2 Сомов хорошо почувствовал, что такое

«холодная война». Многие западные буржуазные газеты до хрипоты надсаживались,

изливая ненависть к Советской стране, дезориентируя западного читателя нелепейшими

клеветническими измышлениями. Империалистические круги страшил возросший после

окончания второй мировой войны авторитет Советского Союза: ведь победу над

гитлеровскими войсками одержали прежде всего советские армии, советский народ.

Ленинские идеи мирного сосуществования стран различных общественных систем

постепенно внедрялись в сознание передовой общественности мира — тяжелый опыт

войны не прошел бесследно.

Став в 1952 году членом Коммунистической партии, Михаил Михайлович Сомов

понимал, что ему прибавилось и обязанностей, и ответственности. Можно ли стоять в

стороне от важнейшей заботы о сохранении мира, о разрядке международной

напряженности? Что же может сделать ученый-географ коммунист? Сомов немало

размышлял над этим. На ледяном материке трудились ученые разных стран, суровый

континент не поддавался одиночкам, он требовал коллективных усилий.

Начиная строительство Мирного, желательно было иметь

надежные прогнозы погоды.

Ближайшая метеорологическая станция — Моусон — была австралийской. С ней

связались 24 января. Руководитель австралийских исследований доктор Филипп Лоу

получил приглашение посетить Мирный и вскоре прибыл на экспедиционном судне

«Киста Дан».

«Я внимательно всматривался, но никакого железного занавеса так и не увидел», —

иронически вспоминал Лоу об этом посещении много позднее, уже в 1970 году, гостя в

Ленинграде у Сомова, куда прибыл с женой. Они уже не были случайными знакомыми:

Сомов дважды побывал у него в Австралии, Лоу до 1970 года тоже успел дважды посетить

Ленинград и всякий раз оказывался гостем Михаила Михайловича.

А тогда, в первый свой визит в Мирный, доктор Лоу с нескрываемым интересом

рассматривал все, что его окружало, расспрашивал о планах и перспективах. Он дал много

полезных советов: австралийцы живут много ближе к Антарктиде, они накопили

значительный опыт работы на этом континенте. Сомов покорил его сердце простотой,

искренностью, редким трудолюбием и умением работать и руководить.

Мирный стал обмениваться метеорологической информацией со станцией Моусон.

Завязались и культурные связи. 10 мая провели заочный шахматный матч Мирный —

Земля Адели, где базировалась французская научная станция Дюмон-д'Юрвиль. 20 мая с

нею же по прямой радиотелефонной связи обменялись концертами. В конце мая — начале

июня установили по радио контакт с базами антарктических экспедиций США Мак-Мёрдо

и Литл-Америка. Стали обмениваться метеорологической информацией,

поздравительными телеграммами. Из залива Холли-Бей моря Уэдделла пришла

радиограмма из британской экспедиции с предложением контакта; наладили связь с

австралийской станцией на острове Маккуори. 21 июня обменялись телеграммами с

полярниками Австралии, США, Франции по поводу дня зимнего солнцестояния.

Полярники США в Литл-Америке получили 4 июля поздравление Сомова в связи с их

национальным праздником — Днем независимости.

27 июля пришло первое официальное послание контрадмирала Р. Э. Бэрда, главного

советника президента США по вопросам американской деятельности в Антарктике и

руководителя исследований США в Антарктическом районе. Связи крепли. В конце

января 1957 года в Литл-Америку прибыл советский метеоролог В. И. Расторгуев для

длительной работы в порядке обмена специалистами.

Антарктика сблизила ученых разных стран, разных социальных систем. Вторая САЭ

закрепила и развила эту традицию. Американцы и русские стали обмениваться учеными,

подолгу жили и работали друг у друга. Помогали друг другу самолетами, горючим.

Советские летчики в Антарктиде спасли бельгийцев, попавших в беду. В составе

советских экспедиций начали работать ученые из ГДР, Польши и других стран.

Постепенно это превратилось в обыденное явление.

Период активной международной деятельности Сомова наступил сразу, как только

ученый возвратился на родной континент. В 1958 году при Международном совете

научных союзов был создан Специальный комитет по антарктическим исследованиям,

позднее переименованный в Научный комитет по антарктическим исследованиям (НКАИ)

с усложнившимися и расширившимися функциями. М. М. Сомов стал представителем

Советского Союза в этом Комитете.

Участие в работе различных международных организаций сделало Михаила Михайловича

частым пассажиром авиалиний, соединяющих континенты. Брюссель, Париж, Стокгольм,

Берлин, Буэнос-Айрес, Вашингтон, Сидней, Канберра... Он практически участвовал в

разработке ряда исторических документов НКАИ, готовил их, обдумывал, обсуждал.

В 1959 году в Вашингтоне Сомов в качестве полномочного представителя своей страны

принял участие в разработке международного Договора об Антарктике, остающегося и

сегодня основополагающим документом по этой проблеме. Договор запрещал на этом

континенте мероприятия военного характера и давал право каждой подписавшей его

стране на неограниченный контроль за его соблюдением. Устав Международного

геофизического года категорически запрещал вносить в международное сотрудничество

какие бы то ни было политические мотивы.

С уважением относились к Михаилу Михайловичу Сомову ученые западного мира, с

которыми ему приходилось встречаться и вместе работать.

Позволим себе привести довольно типичную в этом отношении статью австралийского

журналиста Дэвида Бэрка в газете Сиднея «Сан-Геральд», опубликованную в 1959 году,

еще до подписания международного Договора об Антарктике. Сомов находился в ту пору

в Австралии. Статья называлась: «Русские останутся в Антарктиде». Вот отрывки из нее:

« — За ваше здоровье! — сказал русский и чокнулся со мной бокалом вина. Мы выпили.

— Арктика была моей первой любовью, — сказал он. — Теперь я люблю Антарктиду. Это

как другая планета, все равно что побывать на луне...

На прошлой неделе в Сиднее провел один день человек, который руководит советскими

исследованиями во льдах в 2000 милях к югу от Австралии.

Он провел 20 лет в арктических морях. Он творил историю своим 376-дневным дрейфом

на льдине вокруг Северного полюса.

Он возглавлял Первую Советскую экспедицию в Антарктиду четыре года назад. Он

организовал советские базы — Мирный и другие и прожил в них 15 месяцев.

Я встретился с ним в вестибюле Вентвортского отеля — с доктором Михаилом Сомовым,

географом, океанографом и одним из крупнейших

сегодняшних полярных исследователей.

Он высок, строен и хорош собой (женщины находят его определенно привлекательным).

Когда я встретился с ним, он был одет в светло-голубой однобортный костюм

американского покроя и держался очень скромно.

В то время, как он сидел за столом в отеле, откидывая со лба серебристо-седые волосы,

трудно было угадать его внушительный титул: заместитель директора Института Арктики

и Антарктики в Ленинграде.

Сомов рассказал мне, что он приехал в Австралию, чтобы присутствовать на симпозиуме

в Мельбурне, посвященном антарктической погоде, и потом на третьем заседании

Специального комитета по антарктическим исследованиям в Канберре. После этого он и

его спутник профессор Б. Л. Дзердзеевский, специалист по погоде из Московского

университета, решили провести день в Сиднее, чтобы ознакомиться с ним...

Он говорил по-русски, только по-русски, приятным голосом, в то время как

Дзердзеевский пытался перевести его речь на английский. Для начала Сомов сходил в

комнату за картой Антарктики, чтобы облегчить беседу. Он разложил ее на столе,

блестящую, сложенную в несколько раз карту, покрытую линиями с обозначением

расстояний и русскими буквами.

— Вот сколько мы сами нанесли на карту, с моря и воздуха, — сказал он, указывая на

карту.

Вокруг антарктической береговой линии шла толстая красная черта, начинаясь у мыса

Адер (к югу от Новой Зеландии) и кончаясь где-то около Моусона. Между этими двумя

точками был сильно вогнутый полумесяц, где русская карта давала обозначения на всем

южном побережье австралийской антарктической территории.

— Мы слышали, что ваша австралийская экспедиция в прошлом месяце впервые

высадилась на ненанесенный на карту берег Оутс Ленд, —

сказал Сомов. — Мы уже там
побывали.

Сомов открыто говорил о многих вещах: о размерах советской экспедиции, о самой
низкой температуре, о самом толстом льде.

— Как будет оборудована ваша экспедиция? — спросил я.

— «Харьковчанками», большими тракторами, созданными в Харькове. У нас их три в
Мирном, и, возможно, все будут использованы. В каждом из них два водителя, штурман,
радиооператор и 12 исследователей. Люди живут в самой «харьковчанке», в ней есть
койки, кухня, кресла, радиокомната, снегооттаиватель и лаборатория.

Трактор тащит тяжелые сани, груженные топливом. 35 тонн, 500—550 лошадиных сил, —
он показал фотографию.

— Дралкин, руководитель Мирного, возглавит экспедицию, — продолжал он. — Они
пройдут через геомагнитный полюс, Южный полюс и полюс недоступности. На Южном
полюсе они, возможно, отпразднуют Новый год вместе с американцами, которые там
живут. Мы все друзья в Антарктиде. Экспедиция закончится в новой базе Лазаревская,
которую мы построили на побережье Принцессы Марты. Переход к Лазаревской от
полюса недоступности — самая тяжелая часть пути. Никто не уверен, что это можно
сделать. Не исключено, что наша экспедиция может добраться до Лазаревской так поздно,
что им придется провести во льдах весь 1960 год.

Я согласился, что невозможно представить себе более трудный и пустынный маршрут.

— В Антарктике везде, куда ни пойдешь, — приключения, и притом опасные, —
продолжал Сомов. — Есть трещины в 1 000 метров глубиной. — Он покачал головой и
сделал вращательное движение пальцами, чтобы показать, как нечто падает вниз, вниз...

— Но у наших «харьковчанок» широкие гусеницы, — прибавил он, разводя руки, чтобы
показать ширину.

— Можно ли использовать подводные лодки для

антарктических исследований? —

спросил я.

— Нет, — ответили они оба с Дзердзеевским. — Антарктида — это континентальная

масса, и подводная лодка мало что может сделать. Это не Северный полюс, который по

сути — покрытое льдом море...

— Вы вернетесь в Антарктику на будущий год? — спросил я Сомова.

— Не знаю, но надеюсь, — ответил он».

Надежды его не оправдались — помешало семейное горе. Когда осенью I960 года «Обь»

готовилась к отплытию, тяжело заболела и вскоре умерла жена Сомова Серафима

Григорьевна. Уехать от нее в момент опасной болезни он не мог. Он понимал: за

преданную любовь к человеку его профессии женщина тоже платит. Не проходит

бесследно постоянное напряжение нервов, беспокойство за того, кто проводит лучшую

часть жизни во льдах. Он тяжело пережил свое горе, болел и сам и не вдруг включился в

работу. Понадобилось восемь лет на то, чтобы Михаил Михайлович решился снова

создать семью.

Но жизнь не ждет, у нее нет остановок. Сомов продолжал работать в интересах науки и

для укрепления взаимопонимания между народами. Он всегда находил те слова, которые

проникают в сердце собеседников, будь это даже люди из самых далеких стран. Он не

видел в этом своей заслуги, для него это было естественно, это была его жизнь. Он

отмечал: «Необходимость во взаимной помощи в Антарктике возникает часто, почти

ежедневно. Поскольку на такие случаи не существует специальных положений и

инструкций, то возникающие проблемы решаются на месте быстро и оперативно, причем

решаются так, как подсказывает совесть и дух товарищества, который царит сейчас на

Антарктическом континенте.

Антарктика пока что продолжает оставаться парадоксом нашей планеты — на самом

отсталом в своем развитии материке осуществляются самые передовые в мире идеи

дружбы народов, на самом холодном континенте возникают самые теплые

взаимоотношения между людьми».

Страна уважала, ценила заслуги и награждала своего верного сына, талантливого

ученого-организатора и общественного деятеля. В числе других наград его грудь

украшали уже три ордена Ленина. Географические общества разных стран считали за

честь назвать его своим почетным членом.

Еще в феврале 1959 года Сомов был приглашен Шведским королевским обществом

антропологии и географии в Стокгольм для вручения ему золотой настольной медали

«Вега». Она вручалась за большой вклад в организацию и руководство широкой и

плодотворной научной деятельностью советских экспедиций в полярных районах, и

прежде всего в период Международного геофизического года.

Эту медаль нередко вручал сам король. По ритуалу полагалось являться во фраке и при

цилиндре. В советском посольстве Сомова экипировали как положено. Медаль была ему

вручена известным шведским географом Хансом В. Альманом.

В 1961 году по аналогичному приглашению М. М. Сомов вылетел в Лондон. Британское

королевское географическое общество награждало его золотой настольной медалью

Патронессы. Вручила медаль принцесса Марина, герцогиня Кентская.

На королевский прием мужчинам полагалось являться в смокинге. Сомов знал, что на

этом приеме он получит слово. Что можно сказать за несколько минут, если учесть, что

обращаться он будет не только к собратьям-ученым, но и к политическим деятелям этой

страны, и в частности к даме? Здесь уместна и шутка, но ограничиться ею нельзя. Он

хорошо понимает, что награда эта, которую вручают ему, означает признание заслуг

советской науки вообще, заслуг страны, которой руководят

коммунисты. Коммунист и он
сам.

Сохранился черновой набросок этой речи, сделанный его разборчивым почерком.

Напомнив о суровых особенностях Антарктического континента, Сомов сказал:

«Кроме этих общеизвестных признаков Антарктического материка существует еще целый

ряд малоизвестных, обычно почти не замечаемых особенностей, ставящих этот материк на

совершенно отличное от остальных материков место.

Например, мало кто знает, а если и знает, то мало задумывается над тем, что

Антарктический материк является единственным на нашей планете целиком мужским

континентом, где живут только одни мужчины, полностью освобожденные от какого бы то

ни было угнетения со стороны женщин и потому способные отдавать себя работе в

большей мере, чем во всякой другой точке земного шара.

Золотая медаль Британского королевского

географического общества

Золотая медаль Британского королевского

географического общества

Вероятно, никто никогда не задумывался и над тем, что Антарктический материк

принципиально отличается от всех остальных материков совершенно непоколебимой

верностью всех населяющих его мужчин своим женам и невестам, а также тем, что с

Антарктического материка идут в эфир к женам и невестам самые нежные и самые

искренние в мире телеграммы со словами любви и уважения.

Можно было бы привести еще бесчисленное множество различных особенностей

Антарктического материка... Но все они меркнут перед основной особенностью, о которой

я и хочу сказать.

Всего 141 год назад человечество даже не знало еще о существовании этого

материка. Не прошло еще и 65 лет, как на этом материке

впервые обосновался человек, а

теперь этот материк уже становится буквально на наших глазах материком, подающим

самые благие и самые передовые примеры всем остальным, давно освоенным человеком

континентам.

Замечательное сотрудничество ученых разных стран, сложившееся в Антарктике в

период Международного геофизического года, не только не ослабло после его окончания,

а, наоборот, развилось и расширилось в последующие годы. Вашингтонский договор об

Антарктике, ратифицированный теперь всеми странами, его подписавшими, открывает

новые, еще более заманчивые перспективы для развития научных исследований в

Антарктике объединенными усилиями ученых разных стран.

Золотая

медаль

Шведского королевского

общества географии

Этот же договор делает Антарктический материк первым и пока единственным материком

мира на нашей планете, на котором запрещены не только войны, но и какие бы то ни было

иные военные мероприятия.

Разве это не замечательно?

Вот почему я предлагаю тост за то, чтобы дух искреннего сотрудничества между учеными

разных стран, сложившийся на ледяном Антарктическом континенте, и эффективные

мероприятия по предотвращению угрозы войны распространились бы в самое ближайшее

время на все остальные континенты нашей планеты».

В 1966 году в первом номере Вестника АН СССР была напечатана статья М. М, Сомова

«Сотрудничество ученых в Антарктике». Она суммирует итоги сотрудничества вплоть до

одиннадцатой САЭ, покинувшей Ленинградский порт осенью 1965 года. В этой статье

Сомов рассказывает не только о совместных работах советских и зарубежных ученых в

Антарктике, но и о совместных трудах в международных организациях. Умалчивая, как

это ему свойственно, о самом себе и своих заслугах, Сомов дает представление о

конструктивной роли ученых нашей страны в важных международных замыслах ученых в

решении общих задач по изучению Земли, рациональному использованию ее ресурсов, по

охране природной среды. Именно такая атмосфера сотрудничества подготовила

психологические условия для совместных трудов народов разных стран в освоении

космоса.

Золотая медаль Шведского королевского

общества географии антропологии

Антарктида неизменно влекла к себе ученого — за свою жизнь Сомов побывал на шестом

континенте трижды.

До седьмой САЭ включительно начальники экспедиций зимовали в Антарктиде. Начиная

с восьмой, было решено назначать ответственного руководителя экспедиции сроком на три

года, с тем чтобы он руководил летними работами в Антарктиде, отвозил домой

отзимовавших и прибывал вместе с новыми. Сомов отправился на ледовый континент в

1962 году в качестве руководителя восьмой САЭ, а в 1963 году — начальником девятой.

Восьмая САЭ оказалась чрезвычайно тяжелой из-за погодных

условий, но не только из-за
них. В предыдущие годы были законсервированы некоторые антарктические станции и
среди них станция Восток, расположенная на полюсе недоступности и отличающаяся
самыми низкими температурами на земном шаре. Позднее консервация при участии
научной общественности во главе с Сомовым была отменена. Однако сразу возобновить
работу станции было невозможно, приходилось считаться с временем года.

Сомов прибыл в 1962 году в Антарктику с двумя судами, доставив кроме обычных грузов
и смены зимовщиков еще и все то, что требовалось для расконсервации станций Восток,
Комсомольская и Молодежная, которую надо было расширять заново. Разгрузка была
крайне тяжелой: на Антарктическом континенте вследствие консервации отсутствовал
зимовочный авиационный отряд, помогавший обычно прибывающим экспедициям в
начальный период их деятельности. График движения судов с указанием портов захода
был откорректирован всего лишь за двое суток до выхода головного судна.

Последовательность заполнения трюмов грузами невозможно было соблюсти, так как
доступ в них закрывали самолеты, укрепленные на палубах.

«Обь» должна была снабдить необходимым не только Мирный, Восток, Комсомольскую и
Молодежную, но и завезти много грузов для Новолазаревской, перенесенной километров
на 100 в глубь континента. И все же экспедиция справилась со всеми поставленными
задачами. Разгрузка проходила в период штормов, ветер срывал «Обь» со швартовых,
рвал, как нитки, толстенные манильские канаты, вырывал ледовые якоря. Пурга не давала
санно-гусеничному поезду выйти из зоны трещин, головной тягач провалился в трещину
одной гусеницей. К счастью, его удалось вытащить.

Завершив работу и забрав участников седьмой САЭ, возвращавшихся домой, Сомов
проследовал к «Оби». Метель и пурга затрудняли движение.

Погода начинала портиться

основательно, и, если бы припай у «Оби» взломался, весь санно-гусеничный поезд с его

21 пассажиром мог бы погибнуть подо льдом. Надо было торопиться, а навигационные

приборы вышли из строя. Из снежного плена полярников с помощью радиосвязи вывел

молодой капитан Олег Иванович Воденко, предложив ориентироваться... по направлению

ветра. Михаил Михайлович рассказал об этом в "мемуарном очерке «Ориентир-ветер»,

опубликованном в 1971 году в журнале «Уральский следопыт» номер 4.

«С Антарктидой надо обращаться на «вы», — говаривал Сомов. Она побелила его

шелковистые кудри в первое же свидание.

Девятая Антарктическая экспедиция прошла менее напряженно, хотя забот и огорчений

тоже было немало. В летний сезон требовалось провести пять санно-гусеничных походов,

в том числе два таких сложных, как научный поход Восток—Советская—Молодежная под

руководством доктора наук А. П. Капицы и Восток—Мирный под руководством доктора

наук П. А. Шумского при участии пятерых французских гляциологов. Эти два последних

поезда приходилось встречать в зоне трещин и помогать им выбраться оттуда — ведь

люди к концу таких походов были, как правило, вымотаны, обессиленны.

Как руководитель экспедиции, Сомов и при разгрузке кораблей, и в других случаях не

только стремился предусмотреть все до мелочей, но и разрабатывал запасные, аварийные

варианты, предусматривая возможные трудности. Как опытный ледовый разведчик, он

всегда много летал и сам, чтобы узнать обстановку и найти проходы для кораблей на море

и для поездов в опасных зонах побережья. Он строго следил за четкостью работы, за

порядком и в то же время оставался чуток, человечен и добр к товарищам и подчиненным.

Главный инженер этой экспедиции Дмитрий Дмитриевич Максутов в своих

воспоминаниях о М. М. Сомове приводит немало тому подтверждений. Так, во время

разгрузки они с Сомовым 36 часов провели на ногах без сна (благо было светло) на трассе

вывозки грузов, где вездеходы увязали в снежных «болотах». Или, отправляясь из

Мирного к кораблю для следования на Молодежную, Сомов отказывается от специального

вездехода, чтобы его водитель не рисковал на обратном пути. Вместо этого Сомов едет

стоя, да и продвигается помедленнее, на санно-тракторном поезде. А однажды,

сговорившись с летящим на Молодежную Максутовым о приземлении самолета вблизи

«Оби», чтобы пересесть с нее на этот скоростной транспорт, Сомов заранее выбирается из

корабля, в одиночестве ждет самолет на льду и мгновенно взбегает по трапу, как только

самолет приземляется, — опять же, чтобы не задержать.

В этой экспедиции погиб тракторист Щеглов. Чуть не погиб и сам Михаил Михайлович.

Он возвращался на самолете после проводов «Эстонии», и вдруг лопнул стальной трос,

державший одну из лыж самолета в горизонтальном положении, и она повисла

вертикально. Сомов видел это в иллюминатор самолета и сохранял невозмутимое

спокойствие. Возможно, что мысленно он сказал летчику Б. А. Минькову одну из своих

любимых фраз: «Подошла твоя ария!» Миньков придумал маневр: на высоте нескольких

метров резко рванул самолет вверх. Передняя часть оборвавшейся лыжи тоже взметнулась,

и тогда, в считанные мгновенья, самолет «припечатал» обе лыжи на снег. Остались в

живых...

Что ж, Антарктида — это Антарктида! Трудно там отвечать даже за себя самого и свою

работу, каково же тому, кто отвечает за весь коллектив! М. М. Сомову работавшие с ним

люди всегда платили любовью. И уже в Ленинграде, с книжкой персонального пенсионера

в кармане, он не раз встречал на улицах пешеходов, которые подходили к нему с

приветствиями и напоминали: «Я — ваш тракторист, помните?», или: «Я у вас поваром

был в Мирном. Сейчас в ресторане «Восток» работаю, загляните хоть разочек!»

Девятая экспедиция стала для него последней. Суровые испытания не проходили даром.

Сомов был здоровым от роду и закаленным физически человеком, но система

кровоснабжения мозга начинала сдавать. Пришлось познакомиться с докторами.

Почувствовав, что больше не может работать в полную меру, он настоял на своем уходе из

института, но остался в составе ученого совета. Шесть последних лет своей жизни он

прожил в основном под Ленинградом на даче. Поездки за рубеж, в ГДР и Швецию, стали

уже разновидностью отдыха.

Он очень любил природу, тонко чувствовал ее красоту. На севере упивался волшебством

северного сияния, вспоминая слова Нансена:

«Северное сияние раскинулось по всему небосводу серебряной пеленой, которая то

желтеет, то зеленеет, то становится красной, то быстро свертывается, то снова колышется

серебряной лентой. Вот заиграло оно языками пламени высоко, в самом зените, вот

метнуло яркий луч прямо над горизонтом. Затем пелена растворяется в лунном свете.

Будто слышится вздох какого-то далекого духа. Лишь кое-где проплывает облачко света,

неясное, расплывчатое, словно призрак. Но вот снова облака растут, опять мечут молнии,

опять продолжается эта бесконечная игра. А кругом вечная тишина, потрясающая душу,

как симфония бесконечности».

В Антарктиде Сомов наслаждался ее фантастическими красками в полярный день. В

смертельно опасных ледяных трещинах находил он неповторимую игру красок:

«Выглядит ледяная пропасть страшно и в то же время сказочно красиво. Ее верхняя часть

сверкает голубым светом, который мерцает на всех зазубринах ледяных стен обрыва. Ниже

нежно-голубой цвет переходит в синие тона, а совсем глубоко, в бездонной пропасти

кажется черным».

Как ни был он занят трудом, а все же

наснимал в Антарктике слайды, чтобы дома

показывать родственникам и друзьям.

В Комарово под Ленинградом вечерами он

ходил слушать птичьи хоралы в роще. Бродил по лесу, подсматривая, как сердитые птицы гоняют белку по красному стволу сосны. Любил цветы — много их росло возле его дома. Перед окном на дереве укрепил полочку-кормушку и по утрам подсыпал корм для пестрого птичьего сборища. Весной в его скворечниках всегда селились скворцы, пели, сидя на жердочках, выводили птенцов и улетали.

М. М. Сомов на даче 1971 г. Фото Н. Карасева

Он не успел стать стариком: до последних дней этот стройный, красивый жизнелюбивый человек казался бодрым, здоровым. Вероятно, он тосковал по работе, по ледяным просторам. Всегда ходил в порт или пассажирскую гавань встречать возвращающуюся из Антарктиды родную «Обь».

Его похоронили почти в лесу, вблизи Комарове Надгробьем стал камень из Антарктиды.

Товарищи сказали о нем:

— Ушел в легенду Михаил Сомов...

Таких помнят долго. Наука давно уже стала делом коллективным, но первый шаг всегда — самый трудный. Шаг в неизвестное. Живет и память о советском ученом, который трудился на Северном полюсе и не только первым ступил на припайный лед и на выходы скал в Антарктиде, но й привел туда первый отряд отважных советских исследователей.

Имя советского географа-океанолога Михаила Михайловича Сомова увековечено в названии моря в Антарктиде, соседствующего с морем Росса и морем Дюмон д'Юрвиля.

Ныне в Арктике и на шестом континенте продолжают свою нелегкую работу младшие товарищи М. М. Сомова, каждый год пополняется мирное войско ученых-полярников. И трудится не жалея сил молодая команда научно-экспедиционного судна «Михаил Сомов», стремясь высоко нести свое почетное корабельное имя.